

مركز دراسات الوحدة العربية

المواصلات في الوطن العربي

بحوث ومناقشات الندوة
الفكرية التي نظمها
مركز دراسات الوحدة العربية

بالاشتراك مع

نقابة
ين العراقيين

نقابة
المعلمين في الجمهورية العراقية

خليل	نزار العيسى	أزهار عباس حلمي
د الموجود	رعد العمري	صبري فارس الهيتي
الشريف	سلمان داود سلمان	رشيد صالح العلي
حسن	دخيل علي الهلالي	ميسر حمدون سليمان
سالم محمد الحاج	محمود علي الداود	كمال عبد القادر ولي
احمد علي سبيتي	فلاح شاكر أسود	سعد الدين عزيز مصطفى
محمد سالم فياض	محمد الحاج حمود	سعدون حمادي

المواصلات
في الوطن العربي



مركز دراسات الوحدة العربية

المواصلات في الوطن العربي

بحوث ومناقشات الندوة
الفكرية التي نظمها
مركز دراسات الوحدة العربية

بالاشتراك مع

نقابة المهندسين العراقيين

نقابة المعلمين في الجمهورية العراقية

ناجح محمد خليل
عبد النافع عبد الموجود
هاني أمين الشريف
عبد الرزاق حسن
حاتم محمد الحاج
احمد علي سبيتي
محمد سالم فياض

نزار العيسى
رعد العمري
سلمان داود سلمان
دخيل علي الهلالي
محمود علي الداود
فلاح شاكر أسود
محمد الحاج حمود

أزهار عباس حلمي
صبري فارس الهيتي
رشيد صالح العلي
ميسر حمدون سليمان
كمال عبد القادر ولي
سعد الدين عزيز مصطفى
سعدون حمادي

«الآراء الواردة في هذا الكتاب لا تعبّر بالضرورة
عن اتجاهات يتبناها مركز دراسات الوحدة العربية»

مركز دراسات الوحدة العربية

بناية «سادات تاور» ـ شارع ليون ـ ص.ب. : ٦٠٠١ ـ ١١٣ بيروت ـ لبنان
تلفون : ٨٠١٥٨٢ ـ ٨٠١٥٨٧ ـ ٨٠٢٢٣٤ ـ برقياً: « مرعربي »
تلكس: ٢٣١١٤ مارابي

الطبعة الاولى : بيروت : آب/ اغسطس ١٩٨٢
الطبعة الثانية: بيروت: تشرين الثاني/ نوفمبر ١٩٨٥

المحتويات

مقدمة

هذه هي الندوة الثالثة التي ينظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالتعاون مع المؤسسات الثقافية في العراق ذات العلاقة بموضوعات تلك الندوات . فقد سبق ان اقيمت ندوة عن دور التعليم في الوحدة العربية وندوة عن دور الأدب في الوعي القومي العربي . وقد ساهمت في الندوتين السابقتين المذكورتين نقابة المعلمين والجهاز العربي لمحو الامية واتحاد الادباء والكتاب العرب .

نظمت هذه الندوة تحت عنوان « المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب » من قبل مركز دراسات الوحدة العربية ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية ونقابة المهندسين العراقيين خلال المدة من ١٢ الى ١٤ ايلول / سبتمبر ١٩٨١ وتمت الاجتماعات في مبنى نقابة المعلمين ـ المركز العام ـ المنصور ببغداد .

وقد حرص منظمو الندوة على اشتراك اكبر عدد من المؤسسات العربية المعنية بشؤون المواصلات كما يتضح من قائمة المشتركين في الندوة . وافتتحت الندوة بكلمات ارسلها رؤساء المؤسسات المنظّمة للندوة ، فألقى د. سعدون حمادي كلمة جاء فيها :

« تهتم هذه الندوة بجانب مادي مهم من جوانب حياة المجتمع العربي هو المواصلات التي لا يرقى لاهميتها الشك في تحقيق التفاعل بين ابناء الامة العربية وتقوية الاقتصاد العربي ودعم المجهود الحربي في حالة الحرب . صحيح ان المواصلات هي في النهاية عامل مساعد في تحقيق الوحدة العربية الّا ان هذا العامل يتسم بأنه عامل موضوعي من شأنه تكوين اطار مادي يدفع في اتجاه التوحيد في جميع الاحوال ، اي سواء أكانت ميول الوحدة العربية في صعود ام كانت في جزر . وتيسير انتقال الافراد والسلع في حالتي السلم والحرب لا يمكن الا ان يكون مفيداً . وهو لا يتناقض مع المصالح المحلية او القطرية ، بل على العكس يضيف اليها فائدة جديدة .

في الوطن العربي الآن وسائل مواصلات من مختلف الانواع ، وبمختلف درجات التقدم والكفاءة ، بحاجة الى كثير من الجهود لتوسيعها وتقويتها كمّاً ونوعاً . ومن حسن الحظ ان الظرف الحالي ملائم اكثر من اي وقت لتحقيق تقدم ملموس في ذلك ، بسبب توافر الامكانات المالية ، وان لم يكن ذلك متماثلاً في جميع الاقطار العربية . ومهما يكن الامر

فهناك مؤسسات عربية جماعية تملك الآن بعض الامكانات وتستطيع زيادتها ، من اجل ان تستثمر في هذا المجال » .

ثم القى د. ناجح محمدّ خليل ، نقيب المعلمين في الجمهورية العراقية كلمة جاء فيها :

« لقد لعبت المواصلات في مختلف العصور دوراً بارزاً في اوقات السلم والحرب ، فكان لها الدور الاساسي في حركة تبادل السلع والبضائع وتشجيع التجارة بين اقطار العالم . . وساهمت في انتقال الحضارة الانسانية ، وتبادل الخبرات بين الشعوب ، كما مثلت دوراً فاعلاً ومهماً في الفتوحات والحروب . ولعل التاريخ العربي غني بالعبر والدروس عن اهمية طرق المواصلات وفاعليتها . فقد تمكن القائد خالد بن الوليد من قطع الطريق بين العراق والشام بفترة خيالية لينجد جيوش المسلمين ويحسم المعركة ، فكان ذلك درساً تاريخياً في التعبئة واختصار الزمن . فمع تقدم العلم والتكنولوجيا تتطور طرق المواصلات الحديثة لتساهم في اختصار المسافات والفوارق بين دول العالم، جاعلة من عالمنا المترامي الاطراف عالماً صغيراً ، مما دفع الانسان بخياله الواسع وعبقريته الفذة الى ان يبحث عن طرق جديدة للمواصلات تساعده في غزو الفضاء بحثاً عن عالم جديد .

وفي هذه الظروف والمستجدات يجمل بنا نحن العرب ابناء الامة الواحدة ان نزيل الحواجز والحدود ونترك لطرق المواصلات الحديثة ان تفتح امام المواطن العربي حرية التنقل في وطنه ليلتقي اخوته بيسر وسهولة فتكون طرق المواصلات وسيلة لتوحيد الامة ، وتعريف ابنائها بوطنهم الكبير ، وتحرير الارض العربية المغتصبة » .

وكانت كلمة الختام للمهندس عبد الستار فرمان الراوي، رئيس نقابة المهندسين العراقيين فقال :

« لا يخفى على حضرتكم اهمية قطاع المواصلات بنشاطاته كافة في البنية الاساسية لاقامة دولة عصرية مواكبة للتطور الحضاري والعلمي في العالم ، اضافة الى دوره في الحرب . لقد تم اختيار موضوعات هذه الندوة واقامتها بالتعاون مع مركز دراسات الوحدة العربية ونقابتي المعلمين والمهندسين نظراً لأهمية هذا القطاع وخطورته . لذا لي وطيد الامل والثقة بأن هذه الندوة ستنال النجاح بفضل مساهمتكم فيها بآرائكم ومناقشاتكم الايجابية بغية الخروج بتوصيات فعالة، ستجعل هذه الندوة العلمية المشتركة ندوة من الندوات الرائدة التي ستخدم قطرنا والامة العربية معاً ، وتضعها على طريق المجد والرفعة محددة المسارات الحقيقية للتخطيط العلمي الدقيق وصولاً الى اهدافنا القومية البالغة الطموح » .

وقد القي في الندوة (١٢) بحثاً و(١٣) تعليقاً مكتوباً كانت قد اعدت حسب منهج الندوة كما جرت مناقشات مستفيضة حول ما القي من بحوث وتعليقات في خمسة اجتماعات عمل خلال ثلاثة ايام . ترأس الجلسة الاولى د. سعدون حمادي رئيس مجلس امناء مركز دراسات الوحدة العربية ، والجلسة الثانية الدكتور ناجح محمد خليل نقيب المعلمين في العراق والجلسة الثالثة مروان عبد الحميد رئيس اتحاد المهندسين الفلسطينيين ، والجلسة الرابعة فوزي ابو نوار رئيس مؤسسة الموانىء الاردنية ، والجلسة الخامسة عبد الستار فرمان الراوي رئيس نقابة المهندسين العراقيين .

ومما يؤسف له، ولاسباب فنية تتعلق بالتسجيل الآلي ، لم نستطع ضبط كامل المناقشات وتحديد اسماء جميع الذين ساهموا فيها ، الامر الذي جعل نشرها متعذرا ، مما يقتضي تقديم الاعتذار لذوي العلاقة .

ويلاحظ ايضاً اننا في هذه الندوة قد ميزنا التعليق عن المناقشة . فالتعليقات جاءت مكتوبة ومعدة سلفاً ، اما المناقشات فهي ما دار من حديث ارتجالي حول البحوث والتعليقات معاً .وان كان هنالك فرق بين البحث والتعليق فهو ان البحث يتناول جوانب رئيسية للموضوع اما التعليق فيعالج اموراً مكملة له او متعلقة به . كما ان البحث اطول من التعليق وان لم تكن هذه القاعدة مطبقة في جميع الحالات .

واهمية هذه الندوة بنظرنا ، تكمن في انها تمثل توجهاً من المؤسسات المنظّمة نحو القضايا العملية الملموسة في بحث موضوع الوحدة العربية كما اشار بعض كلمات الافتتاح . ويسرّ **مركز دراسات الوحدة العربية** ان يكون مصدر هذا الاتجاه المستوحى من مناقشات مجلس امنائه الذي يجتمع في كل عام .

لقد ساهم عدد من الاشخاص مساهمة اساسية في التحضير لهذا العمل الثقافي وتنفيذه ، ولا بد من التنويه بالشكر العميم لهم ، وفي طليعتهم الدكتور ناجح محمد خليل نقيب المعلمين في العراق والمهندس عبد الستار فرمان الراوي نقيب المهندسين العراقيين والدكتور رشيد صالح العلي وكيل وزارة المواصلات في العراق والدكتور نوري القيسي عضو المجمع العلمي العراقي وماجد السامرائي من جريدة الجمهورية (بغداد) .

كما ان الشكر والتقدير واجب لنقابة المعلمين العراقيين التي هيأت المستلزمات المادية ومكان الاجتماعات وساهمت في كل ما هو ضروري لنجاح الندوة ، ولنقابة المهندسين العراقيين التي قدمت مساعدات مهمة في المجالات المادية والعلمية كافة ، مسخرة كل امكاناتها لخدمة هذا العمل . كما ان المؤسسات العراقية والعربية التي شاركت بالبحوث وارسال المندوبين تستحق الشكر الجزيل . وفي هذا المجال لا بد من ذكر الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي (الكويت) ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية (عمان) واللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الامم المتحدة) والاتحاد العربي للناقلين البحريين ، ومؤسسة الموانىء الاردنية واتحاد المهندسين العرب ، والامانة العامة للجامعة العربية / الادارة الاقتصادية ، والاتحاد العربي للنقل البري واتحاد المعلمين العرب ، واتحاد المهندسين الفلسطينيين ، واتحاد المواصلات السلكية واللاسلكية .

إن عدداً مهماً من المؤسسات العراقية العلمية التي تعنى بشؤون المواصلات ، وعلى رأسها الجامعات ، قد ساهمت مساهمة تستحق الشكر والتقدير .

وان هذا الكتاب الذي يضم بين دفتيه الحصيلة النهائية للندوة لهو السجل الذي نأمل ان يكون في وضعه بين يدي القارىء العربي فائدة ثقافية وحافز لمضاعفة العمل البناء على طريق هدف الأمة العربية الاساسي : الوحدة العربية .

س . ح .

المشـــاركـــون

الدكتور ابراهيم المشهداني	قسم الجغرافيا ـ كلية الآداب ـ جامعة بغداد
الدكتور احمد حديد	جامعة بغداد
احمد عباس	اتحاد المهندسين الفلسطينيين (الجزائر)
الدكتور احمد علي سبيتي	الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي
احمد فوزي ابو نوار	مدير عام مؤسسة الموانىء الاردنية (عمّان) رئيس مجلس ادارة الاتحاد العربي للناقلين البحريين
ازهار عباس حلمي	نقابة المهندسين (بغداد)
اسماعيل ناصر ابراهيم	مديرية تنفيذ مشروع سكة حديد بغداد القائم ـ عكاشات ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
انطوان رؤوف	هيئة تنفيذ السكك الحديثة ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور اياد محسن حسين	وزارة التخطيط ـ هيئة تخطيط النقل والمواصلات وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
اياد نجم عبود	المؤسسة العامة للنقل المائي العراقية وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
باسم كاظم الاعظمي	المنشأة العامة للنقل النهري ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
جاسم محمد السعدي	هيئة مشروع النقل السريع ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
جورج انطوان هرمز	المؤسسة العامة للبريد والبرق والهاتف وزارة النقل والمواصلات (بغداد)

الدكتور حاتم محمد الحاج	الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي
الدكتور حازم شاكر السلمان	جامعة البصرة ـ مساعد رئيس الجامعة للشؤون الفنية (البصرة)
حامد محمود العاني	كلية الهندسة ـ جامعة بغداد
عميد بحري خاشع جميل	
عبد الباقي	جامعة البكر ـ بغداد
خالد مولود الحاني	مؤسسة البريد ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور خالص حسني الاشعب	كلية الآداب ـ جامعة بغداد
الدكتور خطاب العاني	كلية التربية ـ جامعة بغداد
خلدون الصالحي	هيئة تخطيط النقل والمواصلات ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
خليل ابراهيم عبد الرزّاق	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)
خليل تقيّ الدين	المؤسسة العامة للسكك ـ منشأة الخدمات وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
دخيل علي الهلالي	مؤسسة النقل البري ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
رسمي سلمان زعراوي	المنشأة العامة للنقل النهري ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
رشيد صالح العلي	وكيل وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
رعد عبد الله العمري	هيئة تنفيذ السكك الحديثة . وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور زغلول نعيم عبد الكريم	المؤسسة العامة للبريد والبرق والهاتف وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
زهير رؤوف سليمان	هيئة تنفيذ السكك الحديثة ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
زيا هيد شمعون	المؤسسة العامة للبريد والبرق والهاتف وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
سالم العاني	اتحاد المواصلات السلكية واللاسلكية (بغداد)
سامي عبود العنكز	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)
سعد الدين عزيز مصطفى	رئيس مؤسسة الموانىء العراقية
الدكتور سعدون حمادي	رئيس مجلس امناء مركز دراسات الوحدة العربية (بيروت)
الدكتور سلمان داود سلمان	الاتحاد العربي للناقلين البحريين (البصرة)
الدكتور سليمان يوسف فرمان	وزارة التربية (بغداد)
سهام عبد الرحمن صفر	المؤسسة العامة للسكك ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)

سهيل محمد صالح	نقابة المهندسين (بغداد)
شاكر عبد المجيد شاكر	المؤسسة العامة للبريد والبرق والهاتف وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور صبري فارس الهيتي	قسم الجغرافيا ـ كلية الآداب ـ جامعة بغداد
الدكتور صلاح العبيدي	كلية الآداب ـ جامعة بغداد
طارق توفيق عبد الرزاق	رئيس المؤسسة العامة للسكك الحديد العراقية(بغداد)
طارق كافي	رئيس مجلس الاتحاد العربي للنقل البري (عمّان)
طالب حميد الطالب	امين عام اتحاد المهندسين العرب (بغداد)
الدكتور طه تايه النعيمي	الجامعة التكنولوجية (بغداد)
الدكتور طاهر مظفر العميد	كلية الآداب ـ جامعة بغداد
الدكتور عادل احمد الطائي	كلية القانون والسياسة ـ جامعة بغداد
الدكتور عادل جاسم البياتي	الجامعة المستنصرية (بغداد)
الدكتور عادل شكارة	كلية الآداب ـ جامعة بغداد
عارف عيدان	المؤسسة العامة للسكك ـ منشأة الخدمات وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
عبد الأحد عبّودي	الشركة العامة لمقاولات المباني (بغداد)
عبد الامير حسن سعيد	المؤسسة العامة للنقل البري العراقية وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
عبد الجليل سعيد عبد الكريم	الشركة العامة لمقاولات المباني (بغداد)
الدكتور عبد الرحمن العاني	كلية التربية ـ جامعة بغداد
الدكتور عبد الرازق حسن	الامانة العامة ـ جامعة الدول العربية (تونس)
عبد الستار فرمان الراوي	نقيب المهندسين (بغداد)
عبد العظيم محمود البهناوي	المؤسسة العامة للنقل البري العراقية وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
عبد النافع عبد الموجود	وزارة التخطيط (بغداد)
الدكتور علاء موسىٰ كاظم	كلية الآداب ـ جامعة بغداد
علي حسن الشديدي	نقابة المعلمين (بغداد)
علي مجيد احمد	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)
عماد صالح صائب	هيئة تنفيذ السكك الحديثة ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور عنان اللوس	هيئة تنفيذ السكك الحديثة ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور غازي بوغوس	وزارة التخطيط / هيئة تخطيط النقل والمواصلات (بغداد)

فريد حسن العبيدي	وزارة التخطيط / هيئة تخطيط النقل والمواصلات (بغداد)
فكرت عسكر محمود	المؤسسة العامة للبريد والبرق والهاتف وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور فلاح سعيد جبر	الاتحاد العربي للصناعات الغذائية (بغداد)
الدكتور فلاح شاكر اسود	قسم الجغرافية ـ كلية الآداب ـ جامعة بغداد
كمال عبد القادر ولي	وزارة التخطيط ـ بغداد
الدكتور كمال نشأت	كلية الآداب ـ الجامعة المستنصرية (بغداد)
الدكتور ليث اسماعيل نامق	كلية الهندسة جامعة بغداد
ماجد محمد علي	اتحاد المعلمين العرب (بغداد)
محمد جميل شلش	نقابة المعلمين (بغداد)
الدكتور محمد الحاج حمود	وزارة الخارجية (بغداد)
الدكتور محمد سالم فيّاض	اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الاكوا) (بيروت)
محمد شكيب مجيد	دائرة التخطيط والمتابعة ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور محمد طيّب عقراوي	كلية الهندسة ـ جامعة بغداد
محمد عبد	وزارة الدفاع (بغداد)
الدكتور محمود علي الداود	وزارة الخارجية (بغداد)
محمود هاشم الكرخي	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)
مروان عبد الحميد	رئيس اتحاد المهندسين الفلسطينيين (الجزائر)
موفق جميل رسام	هيئة تنفيذ السكك الحديثة ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
مؤيد محمود خطاب	مؤسسة السكك الحديدية (بغداد)
الدكتور مؤيد نوري الخلف	قسم هندسة البناء والانشاءات الجامعة التكنولوجية (بغداد)
ميسر حمدون سليمان	مؤسسة البريد ـ وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور ناجح محمد خليل	نقيب المعلمين (بغداد)
الدكتور ناجي توفيق	التعليم العالي (بغداد)
الدكتور نافع ناصر حسين	كلية الآداب ـ جامعة بغداد
الدكتور نزار العيسى	مجلس الوحدة الاقتصادية العربية (عمان)
عقيد ركن نزار لطف الله	وزارة الدفاع (بغداد)
نعمان دهش	قسم الجغرافيا ـ كلية الآداب جامعة بغداد
الدكتور نوري حمودي القيسي	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)

نوري درويش مراد	المؤسسة العامة للسكك ـ منشأة الخدمات وزارة النقل والمواصلات (بغداد)
الدكتور هادي احمد	كلية الامن القومي (بغداد)
هاشم جعفر الحبوبي	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)
هاني امين الشريف	نقابة المهندسين (بغداد)
الدكتورة واجدة مجيد الاطرقجي	نقابة المعلمين ـ المركز العام (بغداد)
الدكتور يحيى الشاهرلي	كلية التربية ـ جامعة بغداد

الفصـــل الأول

نظرة إلى الطرق البرّية في المشرق العربي

ناجح محمد خليل

مقدمـــة

استخدم الانسان منذ اقدم العصور طرق المواصلات التي تنسجم مع بيئته وتطور وسائط النقل المتوافرة له . ويعـود تاريـخ الطرق البـرية الى اليـوم الذي اكتشف الانسـان فيه العجلة واستخدمها . فأقيم اول طريق مرصوف (Hard Surfale) في التاريخ حوالى سنة ٣٥٠٠ ق. م في وادي الرافدين[1] ، وعرف استعمال مادة القار (القير) لأول مرة في بابل[2] ، ولا يزال القير المستعمل في تثبيت الطابوق في آثار بابل يشكل تحدياً واضحاً للمهندسين العلماء بتكنـولوجيتـه العالية ، ومقاومته الحرارة والبرودة حتى عصرنا الحاضر .

كما ان استعمال النورة لتثبيت التربة ، وكمادة رابطة ، كان في وادي الرافدين قبل اكتشاف مادة السمنت بآلاف السنين . ومن بلاد الرافدين انطلقت فكرة انشاء الطرق الى جزيرة كريت في البحر الابيض المتوسط فانشئت الطرق المعبدة بالحجارة حوالى عام ١٥٠٠ ق.م .

ويسجل الانجيل ان طريقا طويلة كانت تربط مدينة بابل بمصر عبر الصحراء سنة ٥٣٩ ق. وانها اقيمت لنقل البضائع التجارية في اثناء السلم ولعبور الجيوش في اثناء الغزوات والحروب التي كانت تدور في تلك الايام .

وفي عهد الامبراطورية الرومانية تطورت الطرق نسبياً فعرفت بالطرق الرومانية اذ انشئت شبكة منها من روما باتجاهات مختلفة حوالى عام ٣١٢ ق.م. وبسقوط الامبراطورية الرومانية قل الاهتمام بانشاء وتطوير الطرق البرية حتى القرن الثامن عشر حيث اهتم الفرنسيون ، وبخاصة في عهد نابليون (١٧١٦ - ١٧٩٦) ببناء وتطوير طرق جديدة ، كما طور مكادم الانكليزي (١٧٥٦ - ١٨٣٦) طريقة لانشاء الطرق ما زالت مستخدمة ومعروفة باسمه . ولكن التطور الحقيقي في انشاء

(١) C.H. Oglesby and L.I. Hewes, *Highway Engineering* (New York, London: Wiley).

(٢) K.S. Woods, *Highway Engineering Handbook* (New York, London: McGraw-Hill, 1960).

الطرق البرية جاء بعد الثورة الصناعية وتطور صناعة السيارات فانشىء عدد من الطرق الرئيسية Turnpike في نهاية القرن الثامن عشر في الولايات المتحدة الامريكية ، ثم تطورت هذه الطرق الى طرق المرور السريع (Express Way) المعروفة بشكل واسع ابان الحرب العالمية الثانية وبعدها .

اولاً : علاقة الطرق البرية بطرق المواصلات الاخرى

تهدف طرق المواصلات الى نقل المواد الاولية من مصادرها الى حيث وسائل الانتاج ، كما تهدف الى ايصال المواد المنتجة الى المستهلك . . وتسعى الى انتقال الانسان ـ المحرك الرئيسي لقوى الانتاج ـ من محل الى آخر للعمل او الراحة او المتعة . وتلعب طرق المواصلات دوراً كبيراً في ايصال الجيوش والمعدات العسكرية من مناطق التجمع الى جبهات القتال في اثناء الحرب .

ولمعالجة موضوع الطرق البرية لا بد من اخذ سائر وسائل المواصلات بعين الاعتبار ، ومدى تأثيرها وتأثرها بالطرق البرية واهم هذه الوسائل : الموانىء وشبكات الطرق ، والسكك الحديدية ، ومواقع المطارات المدنية وحركة النقل الجوي، والنقل النهري والنقل البحري ، وانابيب النقل ، وخاصة انابيب النفط .

وهذه الدراسة التي تعالج الطرق البرية في المشرق العربي لا بد من ان تكون جزءاً من دراسة عن الطرق البرية ووسائل النقل المختلفة في الوطن العربي بشكل متكامل ، انطلاقاً من النظرة القومية ، ومن ايماننا بحتمية الوحدة العربية . فطرق المواصلات ، وخاصة الطرق البرية ، تؤثر في تسهيل مهمة انتقال المواطن العربي من قطر الى آخر ، والتعرف على معالم وطنه ومشاكل امته ، بعد ان جعل التطور التكنولوجي والاجتماعي تحرك الانسان اسرع واكثر مما كان لمواجهة تطورات الحياة العصرية .

ثانياً : العوامل المؤثرة في تخطيط الطرق

يحتاج المخطط لطرق المواصلات البرية الى معلومات واحصائيات عديدة قد يتوفر البعض منها في المكاتب والدوائر المعنية . اما المعلومات الاخرى فغالباً ما يتطلب جمعها وتصنيفها جهوداً حقلية ومسحاً شاملاً لمعرفة مدى استيعاب الطرق الحالية ، ونقاط الاختناق . ومن هذه المعلومات :

- تاريخ انشاء الطريق .
- طوبوغرافية الارض (جبلية ـ متموجة ـ منبسطة)
- عرض الطريق .
- نوعية التبليط والحمولة التصميمية (Design Axle Load)
- استقامة الطريق بما في ذلك الميلان والانحناءات .
- معدل سرعة السيارات في الحالات الطبيعية .

- الجسور الموجودة وعرضها .
- وجود علامات الطرق .
- نسبة سيارات الحمل .
- نقاط الاختناق .

وفي ضوء هذه المعلومات تحسب قدرة استيعاب الطريق على اساس معدل المرور اليومي Average Daily Traffic (ADT) ، وبواسطة العدّادات تتم حصيلة المرور الفعلي في عدة نقاط استراتيجية على الطريق ، وبشكل دوري لمعرفة حالة الطريق واستيعابه للمرور والتحسينات المطلوبة . ومن الجدير بالذكر ان اغلب الاقطار العربية لم تكن تمتلك احصائيات عن المرور ، مما يجعل الارقام المعتمدة ارقاماً تقديرية في اغلب الاحيان .

١ ـ السكـــان

يؤدي النمو السكاني الى نمو في حركة المواصلات . ويشهد المشرق العربي الذي يشمل كلاً من العراق والاردن ولبنان وسورية وفلسطين والكويت والبحرين والامارات العربية والسعودية واليمن واليمن الديمقراطية وقطر وعمان ، نمواً سكانياً يراوح بين ١,٠٨ بالمائة و ٢٠ بالمائة سنوياً[٣] . ويقدر عدد نفوس الاقطار العربية في هذه المنطقة عام ١٩٧٦ بـ (٤١) مليون نسمة (باستثناء فلسطين) كما يشير الجدول رقم (١) . وتلعب الايدي العاملة الاجنبية فيها دوراً بالنسبة لاقطار الخليج العربي المنتجة للنفط .

٢ ـ التطور الاقتصادي والاجتماعي

للتطور الاقتصادي والاجتماعي تأثير مباشر في حركة المواصلات بكل انواعها . ولعل الطرق البرية اكثر تأثراً بنمو الحركة الاقتصادية والاجتماعية . ويشهد المشرق العربي نهضة اقتصادية واجتماعية كبيرة وبخاصة بالنسبة للدول المنتجة للنفط . ويوضح الجدول رقم (٢) حركة التطور الاقتصادي لاقطار المنطقة ، ومنه يتضح الفرق بين دولة الامارات العربية واليمن الديمقراطية على سبيل المثال ، ويلعب النفط الدور الاساسي في هذا الفرق .

وفي حال حساب اجمالي الناتج القومي (Gross National Product G.N.P.) بمعزل عن النفط ، يبدو ان الاقطار المنتجة للنفط احسن حظاً نتيجة استثمارها واردات النفط في التنمية . ومما يلفت النظر اعتماد اقطار المنطقة على التجارة الخارجية ، حتى بالنسبة للحاجات المعيشية الاساسية ، بشكل يجعل الميزان التجاري غير متعادل (في حال استثناء النفط) مما يتطلب تخطيط الطرق بما ينسجم وحركة البضائع من الموانىء في اوروبا الى مراكز الاستهلاك والتوزيع .

ان حركة العمال الاجانب المستمرة في اقطار الخليج العربي ، والاستثمارات المالية خارج

---

(٣) United Nations, Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia, «Development of an Integrated Transport System for Western Asia,» Beirut, December 1979, 3 vols.

المنطقة ، والنمو غير المتجانس للمنطقة بين دول غنية ودول فقيرة، وعدداً من العوامل غير المستقرة ، تجعل التخطيط بعيد الامد من الامور الصعبة .

ويبين الجدول رقم (٣) حركة البضائع لاقطار المنطقة باستثناء النفط . ويستدل من الجدول المذكور انه في الوقت الذي تمر فيه التجارة العالمية بمرحلة من الركود النسبي تشهد هذه المنطقة حركة تجارية مزدهرة . ويبين الجدول رقم (٤) حركة البضائع بين الاقطار المعنية (باستثناء النفط) . ويبدو ان حركة البضائع المارة (Transit Trade) تلعب دوراً اكبر في البضائع المتداولة بين اقطار المنطقة . وتلعب سورية ولبنان والاردن والعراق الدور الرئيسي كاقطار تمر بها البضائع الى الاقطار الاخرى بحكم موقعها الجغرافي خصوصاً اناوروبامصدر كثير من تلك البضائع المصدرة الى هذه الاقطار .

جدول رقم (١)

التعداد والنمو السكاني في الاقطار العربية الآسيوية ، لسنة ١٩٧٦

القطــر	عدد السكان (بالملايين)	نسبة النمو السنوي	السكان الحضر (٪)	الكثافة السكانية (مواطن/كلم)
الاردن	٢,٨٤	٣,٣	٥٦	٢٨
الامارات العربية المتحدة	٠,٦٧	٢٠,٠	٨٤	٧
البحريـن	٠,٢٧	٣,١	٧٩	٤٤٣
الجمهورية العربية السورية	٧,٧٣	٣,١	٤٦	٤٠
العــراق	١١,٥١	٣,٢	٦٥	٢٧
عمــان	٠,٧٩	٣,٢	٥	٥
قطــر	١,١٨	٨,٨	٨٨	١٧
الكويــت	١,٠٧	٧,٧	٨٨	٦٣
لبنــان	٢,٦٠	٢,٤	٦٥	٢٤٩
المملكة العربية السعودية	٧,٧٣	٢,٩	١٨	٣
اليمــن	٤,٦١	١,٨	٩	٢٣
اليمن الديمقراطية	١,٧٢	٢,٢	٣٣	٦
المجمــوع	٤٢,٧٢			
المعــدل		٣,٢	٤٤	

المصدر : احتسب من :

United Nations, Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia, «Development of an Integrated Transport System for Western Asia,»Beirut, December 1979, 3 vols.

جدول رقم (٢)

المؤشرات الاقتصادية في الاقطار العربية الآسيوية

القطـــر	وارد الفرد الواحد عام١٩٧٦ (بالدولار)	دخل التعدين والنفط		نمو الناتج القومي		التجارة الخارجية لعام ١٩٧٤ كنسبة مئوية من الناتج القومي.	
		من الناتج القومي	السنة	(٪)	الفترة	التصدير	الاستيراد
الاردن	٤٠٠	٣	١٩٧٦	٥,٤	١٩٧٤-١٩٦٠	٢٦	٦٢
الامارات العربية المتحدة	١٩٧٠٠	٦٣	١٩٧٧	٢٩,٥	١٩٧٠-١٩٦٠		
البحريـــن	١٣٢٠	٦٦	١٩٧٧	٦,٤	١٩٧٠-١٩٦٩		
الجمهورية العربية السورية	٨٥٠	١٩	١٩٧٦	٥,١	١٩٧٤-١٩٦٣	٢٦	٣٨
العــراق	١٣٥٠	٥٤	١٩٧٦	٧,٨	١٩٧٥-١٩٦١	٦٠	٣٩
عمـــان	٣٢٣٠	٦١	١٩٧٧	١٩,٤	١٩٧٠-١٩٦٠	٦٩	٤٣
قطـــر	١٠٠٠٠	٥٥	١٩٧٢	٩,٦	١٩٧٠-١٩٦٠		
الكويـــت	١٠٧٠٠	٧٠	١٩٧٠	٧,٤	١٩٧٤-١٩٦٠	٨٥	١٦
لبنـــان	١٠٨٠			٦,٠	١٩٧٤-١٩٦٠	٦٧	٨٠
المملكة العربية السعودية	٣٢٠٠	٧٨	١٩٧٥	١١,١	١٩٧٤-١٩٦٣	٨٥	١٦
اليمـــن	٢٥٠	٠,٦	١٩٧٦	٥,٧	١٩٧٥-١٩٦٠	٧	٣٢
اليمن الديمقراطية	٢٢٠	٠,٢	١٩٧٦	١,٥	١٩٧٥-١٩٦٠	٧	٥٤

المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

٣ ـ حركة السياحة والاصطياف :

مع التطور الاجتماعي والاقتصادي والحضاري تنمو حـركة السيـاحة والاصـطياف نمـواً سريعاً . فقد اخذ انتقال المواطنين في منطقة المشرق العربي ، وبخاصة في فصل الصيف ، الى لبنان قبل الاحداث الاخيرة فيه ، والى اوروبا ، يزداد بازدياد الدخل وعدد السيارات الخاصة وتوافر وسائط النقل العمومية . وقد شكل ذلك ظاهرة حضارية ، وكما قد تؤدي هذه الحركة الى خطوات ذات اهمية باتجاه تحقيق الوحدة العربية اذا وجهت السياحة باتجاه الاقطار العـربية بعـد تذليـل العقبات الموجودة حالياً ليتعرف المواطن الى وطنه ويتمّ الاحتكاك والتفاعل بين المواطنين في مختلف اقطارهم . هذا وقد كان لحركة السياحة والاصطياف اثر مباشر في تطوير الطرق البرية وتحسين الخدمات عليها .

جدول رقم (٣)

التجارة الخارجية في الاقطار العربية الآسيوية ،
باستثناء النفط،للفترة من ١٩٧٣-١٩٧٦
(بآلاف الاطنان)

القطــــر	التجارة الخارجية بالاف الاطنان				معدل النمو السنوي	التجارة لعام ١٩٧٦ بالطن للمواطن الواحد	
	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	(٪)	الاستيراد	التصدير
الاردن	٢٢٧٢	٢٦٧٧	٢٣١٢	٣٦٥٧	١٤	٠,٤	٠,٧٧
الامارات العربية المتحدة	١٦٤٣	٢٤٠٠	٢٨١٩	٤٨٤٣	٤١	٧,٢	
البحريـــن	٧٥٩	٩٨٢	١١١٠	١٧٧٧	٣١	٥,٦	٠,٩٥
الجمهورية العربية السورية	٢٧٢١	٤١٧٢	٣٦١٤	٤٤٤١	١٤	٠,٥	٠,١٢
العــــراق	٣٣٤٨	٤٤٥٦	٤٨٢٣	٤٥٣٢	١٠	٠,٤	٠,٠٣
عمــــان	٤٤٠	٨٠٧	١٣٢٨	١٤٦٦	٥١	١,٩	٠,٠١
قطــــر	٤٨١	٦٥٧	٨٣٨	١٤٦٥	٤٠	٨,١	
الكويــت	٣١٨٠	٣٥٨٣	٣٧٢٢	٥٩٠٧	٢١	٤,٠	١,٤٩
لبنــان	٥٦٨٧						
المملكة العربية السعودية	٢٦٦٩	٣١٥٠	٣٥٩٦	٨٢١٣	٤٢	١,١	٠,٠٢
اليمــن	٥٥٠	٦٠١	٦٥٧	٨١٣	١٣	٠,٢	٠,٠٠
اليمن الديمقراطية	٤٣١	٤٣٥	٣٥٩	٤٢٨	٠,٠٢ـ	٠,٢	٠,٠٢

المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

٤ـ الاهداف الاستراتيجية والدفاعية

تأخذ جميع بلدان العالم لدى تخطيطها طرق مواصلاتها الامور العسكرية بعين الاعتبار وتوليها افضلية متميزة . والامة العربية التي تجابه الامبريالية العالمية متمثلة بالكيان الصهيوني الذي زرع في قلب الوطن العربي ليفصل بين مشرقه ومغربه ، ويكون حاجزاً بين اقطاره واداة عدوان تهدد الامة العربية باستمرار ، لا بد من أن تأخذ عند تخطيطها طرق مواصلاتها بما يؤمن دفاعها ضد هذا الكيان المتغطرس ، وبما يؤمن امكانية التحرك لتحرير الاراضي العربية المغتصبة عندما تحين الفرصة .

فاقطار المشرق العربي محاطة من الشمال بتركيا ، ومن الشرق بايران التي كانت اطماعها التوسعية تشكل خرقاً لسيادة الامة العربية . ويتطلب ذلك من هذه الاقطار تخطيط طرقها البرية لتأمين مستلزمات الدفاع عن الوطن باستمرار .

جدول رقم (٤)

اتجاهات التجارة باستثناء النفط في الاقطار العربية الآسيوية ، لسنة ١٩٧٦ (بآلاف الاطنان)

القطر	الاردن	الامارات العربية المتحدة	البحرين	الجمهورية العربية السورية	العراق	عمان	قطر	الكويت	لبنان	المملكة العربية السعودية	اليمن	اليمن الديمقراطية	مجموع الاقطار العربية الآسيوية	اوروبا	اخرى	المجموع
الاردن	—	٢٠	صفر	١٥٤	١١	صفر	١٠	٦٧	٣٢	١٦٧	صفر	—	٤٦١	٩٤١	٧٩٤	٢١٩٦
الامارات العربية المتحدة	—	—	١٢٤	—	صفر		٥٨	٢		١٢٦			٣١٠			
البحرين	—	١٢٥	—	—	٥	١	٥	صفر	—	١١٢	—	—	٢٩٨	١٣	١١٤	٣٧٥
الجمهورية العربية السورية	٦٤	٤	صفر	—	١	صفر	١٦	١٨	٥١	٤٦١	صفر	صفر	٦١٧	٨٨١	١٤٧	١٦٤٥
العراق	٨	٥	١	٣٠	—	—	صفر	٥٣	٢	٨	٣	٧	١١٨	٣٢٥	١٠٠٢	١٤٤٥
عمان		صفر	صفر	—	١	—	صفر	صفر		٣			٤			٤
قطر	—	٢	٢	١	صفر		—	صفر		١٢			١٧			
الكويت	١٩	٣٦٣	٧	١٤	٤٤	١٠٨	٤١	—	٤	٨٧٤	٢٩٥	٥	١٧٧٢	٢٤٧٢	١٥١١٣	١٩٣٥٨
لبنان	٧٣	٣٩	١١	١٩٦	٢٠		٧	٦٧	—	٤٣٧			٨٤٩			
المملكة العربية السعودية	٥	٧٣٧	١٩	٩	صفر	٩٩	٨	٣٦	٢	—	٣٩	١٥	٩٧٠	١٣٣٣	١٩٢٩٣	٢١٥٩٦
اليمن	—	صفر	—	صفر	—		—	صفر		٥	—		٥			١٨
اليمن الديمقراطية	—	صفر	صفر	١	صفر	—	—	صفر	صفر	٤	صفر	—	٥	٦	٢٧	٣٨
مجموع الاقطار العربية الآسيوية	١٦٩	١٢٩٥	١٦٤	٤٠٥	٨٢	٢٠٨	١٤٥	٢٤٤	٩١	٢٢٠٩	٣٣٧	٢٧	٥٤٢٦	٥٩٧١	٣٦٤٩٠	٤٦٦٧٥
اوروبا	٦٠٨	١٩٠٥	٣٥١	٢٤٦٦	١٦٣١		٥٨١	١٠٠٠		٢٥٢٩						
اخرى	٦٨٣	٣٢٧٥	١٠٢٨	٦٤٥	٢٤٣٦		٧٤٠	٣٠٧٤		٣٣٥٩						
المجموع	١٤٦٠	٦٤٧٥	١٥٤٣	٣٥١٦	٤١٤٩	١٤٦٢	١٤٦٦	٤٣١٧		٨٠٩٧	٧٩٥	٣٩٠				

المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

٥ ـ عن نمو عدد السيارات وزيادة استعمالها

في ضوء ما اشير اليه يزداد عدد السيارات واستعمالها طبقاً للنمو الاقتصادي والاجتماعي . وتؤثر هذه الزيادة بشكل مباشر ، وتؤخذ بالحساب لدى تخطيط وتصميم الطرق البرية . ويشير الجدول رقم (٥)الى عدد السيارات الموجودة في الاقطار العربية المذكورة في الدراسة . ومما تجدر الاشارة اليه ان بعض الاقطار تتحفظ في اعطاء احصائيات دقيقة ، خاصة فيما يتعلق بعدد سيارات الشحن والسيارات ذات الطابع العسكري والحكومي ، لاغراض امنية . وعلى المخطط اخذ ذلك بعين الاعتبار وتقدير عدد سيارات الشحن في كثير من الاحيان . ومن الملاحظ ان نمو عدد السيارات اسرع من نمو الناتج القومي ، خصوصاً في الاقطار المنتجة للنفط .

ثالثاً : الطرق البرية في المشرق العربي

تعنى هذه الدراسة بالطرق الدولية والقومية التي تربط الاقطار العربية فيما بينها من جهة ، وبالعالم من جهة اخرى . . مع ان بعض الطرق القطرية تلعب دورها في إكمال شبكات الطرق في كل قطر ، وقد يكون لها دور مساعد في الشبكة القومية .

١ ـ تصنيف الطرق

هناك اكثر من تصنيف للطرق في العالم . فمن التصنيفات ما يقيم الاهمية لاستخدام الطريق للمرور الدولي ، او لربطه بين قطر وآخر . ومنها ما يعتبر الاساس جودة الطريق وعرضه . ويمكن تصنيف الطرق الموجودة في المشرق العربي على الشكل التالي :

أ ـ طرق المرور السريع (Express Ways) وهي طرق عالمية حديثة وعالمية المستوى .

ب ـ الطرق الرئيسية (Arterial Highways) وهي الطرق التي تربط قطراً او اكثر بقطر آخر ، وتتميز بالمسافات الطويلة .

ج ـ الطرق الرابطة (Collector Highways) وهي الطرق التي تربط الطرق الرئيسية بعضها ببعض ، وبالمراكز المهمة ، كالموانىء ، والمدن الرئيسية ، ومصادر الانتاج .

د ـ الطرق الثانوية ، وهي الطرق القطرية التي تكمل الطرق الرئيسية .

هـ ـ الطرق الريفية ، وهي الطرق التي غالباً ما تكون غير معبدة تعبيداً فنياً من حيث الاكساء .

اما بالنسبة لمستوى الطرق من الناحية الفنية فسنقسم الطرق حسب جودتها الى ما يلي : طرق المرور السريع ؛ طرق الصنف الاول ؛ طرق الصنف الثاني ؛ طرق الصنف الثالث ؛ الطرق غير المكسوة .

٢ ـ ترقيم الطرق

هناك طريقتان رئيسيتان لترقيم الطرق هما :

أ ـ الترقيم باتجاه عقرب الساعة ، وهي الطريقة المستخدمة في العـراق حيث يأخـذ طريق بغداد ـ الموصل ـ زاخو (الى الشمال ـ رقم ١ ـ ثم ترقم بقية الطرق المتجهة من بغداد الى الشمال باتجاه حركة عقرب الساعة ٣،٢ ، الخ) .

ب ـ ترقيم الطرق حسب الاتجاه ، (شرق / غرب) بارقام زوجية (شمال / جنوب) بارقام فردية . ونقترح هنا ان توحد ارقام الطرق في الوطن العربي على هذا الاساس ، لسهولتها وللمرونة التي يتصف بها هذا النوع من الترقيم ، مع الابتعاد عن المحاولات الدولية الرامية الى تقسيم الوطن العربي الى جزئين ـ جزء آسيوي وجزء افريقي ، حتى بالنسبة لترقيم الطرق ، انطلاقاً من وحدة المصير المشترك . وعلى هذا الاساس نقترح توحيد الارقام على الشكل التالي :

ـ الطرق التي تتجه من الشمال الى الجنوب ترقم بالارقام الفردية ابتداء من المشـرق الى المغرب .

ـ الطرق التي تتجه من الشرق الى الغرب ترقم بالارقام الزوجية اعتباراً من الشمال الى الجنوب. اما الطرق الفرعية التي تربط طريقين رئيسيين فيمكن اعطاؤها رقمين ، الرقم الاول للطريق الاول والرقم الثاني للطريق الثاني . وتبين الخارطة رقم (١) الـطرق في المشرق العـربي والارقام المقترحة على ان يتفق على استمرار الترقيم بالوسيلة نفسها في الاقطار العربية الاخرى .

٣ ـ اهم الطرق القائمة حالياً والتي هي قيد الانشاء

شهدت هذه المنطقة نمواً سنوياً في انشاء الطرق المعبدة مقداره ١٠ بالمائة ، اذ زادت الطرق المعبدة من ٣٦٠٠٠ كلم عام ١٩٧٤ الى ٥١٢٠٠ كلم عام ١٩٧٨ . وتطورت الطرق من طرق ترابية غير معبدة (Gravel and Track Roads) قبل سنوات ليست بعيدة الى احدث طرق المرور السريع التي هي قيد الانشاء الآن ، وذلك تحقيقاً للنمو الاقتصادي والاجتماعي السريع الذي تشهده المنطقة . ونتيجة لذلك نما عدد السيارات ، ومعدل تبادل البضائع، وعدد المسافرين نمواً كبيراً ، مما يتطلب طرقاً افضل للمواصلات . واهم الطرق المذكورة :

أ ـ الطرق الشمالية الجنوبية

(١) الطريق رقم (١) ، ويربط دول الخليج العربي باروبا ،ويمر عبر الحـدود العراقيـة ـ التركية عند زاخو ، موازياً لنهر دجلة ماراً بالموصل وتكريت وبغداد والكوت والعمارة والبصرة والكويت والظهران والدوحة وابو ظبي ودبي والفجيرة حتى يصل الى مسقط . ورغم ان الجزء المحصور بين الموصل وزاخو لم يلق الاهتمام والتحسين بما يجعله طريقاً دولياً ، لعدم اهتمام الجانب التركي بتحسين الطريق في تركيا ، فقد اتجهت الحكومة العراقية الى تحويل هذا الطريق الى طريق

جدول رقم (٥)

عدد السيارات ونموها في الاقطار العربية الآسيوية

القطـــر	عدد السيارات (بالآلاف)				معدل النمو السنوي		عدد السيارات لكل الف مواطن عام١٩٧٦
	السنة	سيارات صالون	اخرى	المجموع	الفترة	(٪)	
الاردن	١٩٧٦	٣٦	١٩	٥٥	١٩٧٦-١٩٧٣	٢٣	١٩
الامارات العربية المتحدة	١٩٧٧	٩٤	٤٣	١٣٧	١٩٧٧-١٩٧٣	٣٤	١٥٦
البحريـــن	١٩٧٧	٣٢	١٩	٥٢	١٩٧٧-١٩٧٣	٢١	١٦٥
الجمهورية العربية السورية	١٩٧٦	٦٢	٧٠	١٣٢	١٩٧٦-١٩٧٣	٢٥	١٧
العـــراق	١٩٧٦	١٦٠			١٩٧٦-١٩٧٣	—	٢٢
عمـــان	١٩٧٧	٢٧	٣٠	٥٧	١٩٧٧-١٩٧٣	٤٣	٥٦
قطـــر	١٩٧٦	٢٨	١٧	٤٥			٢٥٠
الكويـــت	١٩٧٦	٢٣٦	١١٦	٣٥٣	١٩٧٧-١٩٧٣	١٦	٣٠٠
لبنـــان	١٩٧٤	٢٢٠					
المملكة العربية السعودية	١٩٧٦	٣٧٢	٤٠٢	٧٧٤	١٩٧٦-١٩٧٣	٤٧	١٠٤
اليـــمن	١٩٧٧	٤٤	١٣	٥٧	١٩٧٧-١٩٧٤	١١	١١
اليمن الديمقراطية	١٩٧٧	١٢	١٥	٢٧	١٩٧٧-١٩٧٥	٨	١٤

المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

للمرور السريع يربط زاخو ـ الموصل ببغداد ، مع اعطاء الجزء الواقع بين زاخو والموصل الاسبقية في التنفيذ .

واما الجزء الواقع بين الموصل وتكريت وسامراء فيمكن اعتباره طريقاً من الصنف الثاني ، والجزء الواقع بين سامراء وبغداد والكوت من الصنف الاول (اربعة ممرات باتجاهين) . واما الجزء الواقع بين الكوت والعمارة والبصرة فيعتبر من الصنف الثاني ويحتاج الى تحسين سريع . ويمكن اعتبار الجزء الممتد بين البصرة والكويت من الصنف الاول . ويستمر الطريق الى دول الخليج العربي ومدنه الرئيسية بمستوى جيد وبمواصفات مقبولة بالنسبة لكثافة المرور عليه .

ونظراً لأهمية هذا الطريق الذي يربط ميناء الدمام بالكويت والعراق فإن السعوديـة تعيد انشاء الجزء الواقع بين الدمام وابو حاضرية ، والعمل جار لتحسين هذا الجزء في قطر لجعله من الصنف الاول . ونظراً لكثافة المرور على الطريق في دولة الامارات فهناك خطة لتحويل الجزء الممتد من حدود دولة الامارات الى ابو ظبي ، وجعله طريقاً باتجاهين منفصلين ومن الصنف الاول .

واما القسم الواقع بين دبي والشارقة فهو من الصنف الاول . وتكمن اهمية الطريق رقم (١) في كونه من اقصر الطرق التي تربط مدن الخليج العربي بشمال العراق وفيمـا يتحلى به من

امكانات سياحية وحركة اصطياف مستقبلية ، اضافة الى ربطه مناطق الخليج باوروبا عبر طريق غير صحراوي يمتدّ جزء كبير منه بمحاذاة نهر دجلة . وسيكون له مستقبل بالنسبة لجذب حركة المرور بعد اكمال طريق المرور السريع بين بغداد وزاخو ، وبغداد ـ الناصرية ـ البصرة .

(٢) الطريق رقم (٣) ، وهو طريق آخر يربط منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية باوروبا عبر العراق وسورية . ويبدأ الطريق من منطقة باب الهوى على الحدود السورية ـ التركية ماراً بحلب ودير الزور والبوكمال في سورية ، ويستمر محاذياً لنهر الفرات في العراق الى حديثة وبغداد فالحلة والديوانية والناصرية والبصرة ليلتقي بالطريق رقم (١) فيسيران بالخط نفسه عبر الكويت الى الظهران فالرياض ، ثم يتجه جنوباً الى الكوكبة فنجران وصنعاء وعدن .

ويعتبر هذا الطريق من الطرق القصيرة التي تربط مدن الخليج باسكندرونة وتركيا واوروبا . ويمكن اعتبار الجزء الممتد منه بين باب الهوى والبوكمال ، مروراً بحلب ودير الزور ، من الصنف رقم (٢) . كما انه يصل حتى ميناء اللاذقية على البحر الابيض المتوسط . ويعتبر الجزء الممتد منه بين اللاذقية وحلب طريقاً من الصنف الاول .

اما الجزء الواقع منه بين البوكمال وحديثة فلا يزال قيد الانشاء ، ويؤمل انجازه خلال عام ١٩٨٢ . واما الجزء الممتد منه بين حديثة والرمادي فيعتبر من الصنف رقم (٢) ، وهو بين الرمادي وبغداد والحلة والديوانية ، من الصنف رقم (١) في معظم اجزائه ، وسائره من الصنف رقم (٢) .

والجدير بالذكر ان الجزء المحصور بين بغداد والبصرة عبر الناصرية سيعوض بجزء من طريق المرور السريع الذي هو قيد الانشاء ويؤمل اكماله قبل عام ١٩٩٠ . ويعتبر هذا الطريق اطول طريق في هذا الجزء من الوطن العربي .

(٣) الطريق رقم (٥) ، وهو من الطرق التي تربط الجزيرة العربية باوروبا . ويبدأ من باب الهوى على الحدود السورية التركية ماراً بحلب وحماه وحمص ودمشق وعمان ، ثم يتجه جنوباً الى المدينة المنورة وجدة ومكة المكرمة والطائف ليصل الى عدن بطول ٣٧٧٢ كلم . ولهذا الطريق اهمية تجارية كبيرة اضافة الى اهميته في مواسم الحج .

ويمكن اعتبار الجزء المار بحلب وحماه وحمص ودمشق من الصنف الاول . وقد جرت دراسة عام ١٩٧٧ لتحسين الجزء المار منه من الحدود السورية الى عمان ، وجعله من الصنف الاول . ونظراً لطبيعة المنطقة من الناحية الطوبوغرافية فقد اقترح اعادة مسار الطريق بشكل جديد ، ومن المؤمل انجاز هذا الجزء عام ١٩٨٥ . واما سائر الطريق فمن الصنف الثاني باستثناء ٧٢ كلم داخل السعودية يمكن اعتبارها من الصنف الاول .

وهناك عمل مستمر لزيادة استيعاب الطريق بين المدينة وجدة والطائف ، نظراً لما يمكن أن يقدمه هذا الجزء المهم من استيعاب للمرور المكثف في اثناء فترة الحج . واما الجزء المحصور بين الطائف وابها فجيد . ونقترح انشاء طريق من الحدود اليمنية ـ السعودية قرب الجيزان بموازاة البحر الاحمر الى الحديدة فعدن ، وان يكون مروره بالقرب من باب المندب .

(٤) الطريق رقم (٧) ، وهو الطريق الساحلي الموازي للبحر الابيض المتوسط ، ويربط تركيا بسوريا ولبنان وفلسطين ومصر . وهناك دراسات لتحسين نوعية هذا الطريق لتصبح طاقته الاستيعابية بمعدل ٢٤٠٠٠ سيارة في اليوم ، فيتحول الى طريق من الصنف الاول بتكلفة تقدر بـ ٧٥ مليون دولار للقسم الواقع داخل سورية . وهناك خطط مشابهة للقسم الواقع داخل لبنان . ونظراً لاحداث لبنان (مما يتوقع ان يؤدي الى تأخير تحسين هذا الجزء) فقد قامت الحكومة السورية بانشاء الطريق رقم (٧٥) بين طرطوس وحمص وربط الطريق رقم (٧) بالطريق رقم (٥) .

ب ـ الطرق الشرقية ـ الغربية

(١) الطريق رقم (٢) ، وتكمن اهميته في انه يصل موانىء البحر الابيض المتوسط بشمال العراق، وانه احد الطرق المؤدية الى ايران. ويمرّ الجزء الممتد منه من حاج عمران على الحدود العراقية الايرانية الى اربيل بمنطقة جبلية وعرة ومضيق كلي علي بيك وهو طريق قديم وضيق. ورغم التكلفة الباهظة لانشاء طريق ذي مستويات عالية ، فهناك ضرورة استراتيجية لاعادة انشاء هذا الطريق بمستوى الصنف الاول ، وقد يكون طريقاً للمرور السريع في المستقبل . اما الجزء المحصور منه بين اربيل والموصل فيمكن اعتباره من الصنف الثاني . وقد انشىء حديثاً بممرين ويستوعب كثافة المرور بشكل جيد . واما الجزء الواقع منه بين الموصل وتل كوجك وحلب في سورية فطريق قديم اجريت عليه تحسينات نسبية ، الا انه لا يزال دون المستوى المطلوب . وهذا الطريق هو الطريق الشمالي الرئيسي الذي يمر بموازاة الحدود العربية التركية .

(٢) الطريق رقم (٤) ، ويتكون من الاجزاء القديمة والاجزاء المقترحة في مرحلة الدراسة والتصميم ، والاخرى المقترحة في مرحلة التنفيذ . ويبدأ مسار الطريق رقم (٤) من الحدود العراقية الايرانية ماراً بمدينة السليمانية فكركوك وتكريت . ويمكن اعتبار هذا الجزء من الصنف الثاني ، مع الاشارة الى ان الطريق بين كركوك وتكريت قد تم انجازه قبل سنوات . واما الجزء الواقع بين مدينة السليمانية والحدود الايرانية فإنه مقترح للمستقبل لدى عودة الظروف الطبيعية بين العراق وايران . واما الجزء الواقع بين تكريت وحديثة والرطبة فلا يزال قيد الدرس والتصميم . ويربط الرطبة بدمشق طريق لعب دوراً اساسياً في حركة المواصلات بين البحر الابيض المتوسط والعراق وسائر دول الخليج . وقد اجريت تحسينات على هذا الطريق بين الرطبة والحدود السورية ، واحيل هذا القسم ليكون جزءاً من طريق المرور السريع العراقي ، ويؤمل انجازه قبل عام ١٩٩٠ . واما الجزء الواقع منه بين ابو الشامات ، على الحدود بين سورية والعراق ، ودمشق ، فيمكن اعتباره من الصنف الثاني بمواصفات جيدة . ويعتبر الطريق بين دمشق وبيروت من الطرق المزدحمة لاهمية هذا الجزء ولكثافة المرور عليه .

ومن المناسب دراسة امكانية تحويل الطريق بين بيروت ودمشق وابو الشامات الى طريق للمرور السريع ، وربطه بالطريقين رقم (٦) و (٣) اللذين يربطان بين بيروت ودمشق وبغداد والكويت ، بطريق للمرور السريع بين هذه العواصم ، علماً بأن الجزء الواقع منه بين الحدود

اللبنانية ودمشق قد اكمل تحسينه وحوّل الى طريق باربعة ممرات باتجاهين ، واصبح من الصنف الاول ؛ وان الجزء الواقع منه بين دمشق والحدود العراقية قد اعيد تبليطه وهو طريق جيد يعتبر من الصنف الثاني ويستوعب المرور الحالي بشكل جيد . واما الجزء الواقع منه بين الحدود السورية ـ اللبنانية وبيروت فقد انجزت دراسته والتصاميم اللازمة له منذ عام ١٩٧١ . الا ان احداث لبنان اجلت تنفيذ المشروع ، وقد يتأخر الى ما بعد عام ١٩٨٥ .

(٣) الطريق رقم (٦) ، وهو من الطرق الدولية الرئيسة بين الشرق والغرب في المشرق العربي . وتكمن اهميته في انه من الطرق الرئيسة المؤدية الى ايران من جهة وانه اقصر طريق يربط بغداد بكل من دمشق وعمان والقدس من جهة ثانية .

يبدأ هنا الطريق من خانقين على الحدود العراقية ـ الايرانية ويمرّ ببعقوبه وصولاً الى بغداد . وهذا الجزء هو من الطرق المعبدة حديثاً بممرين (قياسهما ٧,١ م بين خانقين وبعقوبة) وباربعة ممرات باتجاهين بين بعقوبة وبغداد والرمادي بمسافة (١٥٠) كلم ، وهو من الصنف الاول . . اما طريق الرمادي الرطبة عمان فهو من الطرق القديمة، وقد اعيد ترميمه وكسوته ، فكان الطريق الرئيسي لتحريك القطعات العسكرية في اثناء حربنا مع اسرائيل ، اضافة الى انه طريق تجاري مهم يربط ميناء العقبة ببغداد . ولهذا فقد احيل الجزء الممتد منه بين بغداد والحدود الاردنية ، ليكون جزءاً من طريق المرور السريع العراقي بستة ممرات باتجاهين ، والمحور الرئيسي لحركة المرور بين بغداد وكل من عمان ودمشق . ويتوقع بعد انجازه عام ١٩٩٠ ان يجذب كثيراً من حركة المرور التي تستوعبها طرق اخرى بديلة في الوقت الحاضر .

(٤) الطريق رقم (٨) ، وهي من الطرق المباشرة القصيرة التي تربط منطقة الخليج العربي بعمان والقدس ويافا . ويرتبط بالطريق رقم (٥) من عمان الى سورية وتركيا في الشمال ، ويمر في منطقة صحراوية .

(٥) الطريق رقم (١٠) والطريق رقم (١٢) ، ورغم انهما طريقان قطريان واقعان داخل السعودية فإنهما يربطان الخليج العربي بالبحر الاحمر ، ولهما اهمية خاصة في مواسم الحج نظراً لمرورهما بالمدينة المنورة ومكة المكرمة .

(٦) الطريق رقم (١٤) ، ويربط مسقط بعدن ويسير موازياً للبحر العربي . ويمكن أن يمتد عبر باب المندب والى اريتريا وجيبوتي بواسطة عبّارات . وبعض اجزاء هذا الطريق لا يزال غير معبد ، وبخاصة الاجزاء الواقعة في جمهورية اليمن الديمقراطية بسبب ضعف الامكانات المادية المطلوبة .

رابعاً : ملاحظات عن الطرق البرية في المشرق العربي

يتضح من دراسة هذه الشبكة من الطرق ، ومن الموقع الجغرافي للاقطار والكثافة السكانية ، ان للطرق شرقاً وغرباً اهمية استراتيجية خاصة ، وذلك ، لكون العدو الاول ، للامة

العربية ، وهو الكيان الصهيوني، يقع الى القرب من هذا الجزء من الوطن العربي ، وهو المعني بهذه الدراسة . ويمكن الاشارة الى أن خلق هذا الكيان في فلسطين ، هو لوضع حاجز بين الاقطار العربية في مشرقها ومغربها في آسيا وفي افريقية . وقد كون هذا الكيان حاجزاً قطع طرق المواصلات البرية بين الاقطار العربية في آسيا واخواتها في افريقية . وتخطيط القطر العراقي بتحويل الطريقين ٤ و٦ الى طرق للمرور السريع له ما يبرره من النواحي العسكرية اضافة لاهميتها الاقتصادية البحتة . واما الطرق الشمالية الجنوبية فهي في غالبيتها تهدف الى ربط اوروبا باقطار الخليج العربي والجزيرة ، ولها اهمية اقتصادية بالدرجة الاولى .

ولاستكمال شبكة الطرق من المفيد انجاز الطرق المشار اليها في الخارطة رقم (١) وهي : الطريق رقم (٤) الذي يربط سلالة بالمكلا ، وعمان باليمن الديمقراطية ، والطريق رقم (٥) يربط الجيزان بالحديدة فعدن بطريق موازٍ للبحر ، واقامة نظام عبارات من باب المندب الى اريتريا عندما تكون الظروف السياسية مواتية لذلك ، وطريق الحج البري العراقي بربط طريق كربلاء برفحا لتحقيق ربط العراق بالسعودية مباشرة، وطريق تكريت ـ حديثة ـ الرطبة ، وطريق المرور السريع الى دمشق وبيروت وعمان فخانقين .

وإذا كانت الزيادة الحاصلة بالمرور في المنطقة تراوح بين٨و١٠ بالمائة سنوياً، فإنه لا بد من حل بعض نقاط الاختناق القائمة حالياً والمتوقعة في المستقبل القريب ، وذلك بانشاء طرق دائرية حول المدن الرئيسية ، وبخاصة عواصم الاقطار العربية المعنية بالدراسة ، لكون اغلب الطرق مزدحمة قرب المدن . وبذلك نجنّب المرور العابر دخول المدن : وتوسيع وتحسين الطريق رقم (٧) بين اللاذقية وبيروت ؛ وتوسيع الطريق رقم (٥) بين المدينة والطائف ؛ وتوسيع الطريق رقم (١) قرب مدينة الكويت ، ومسقط ؛وتحسين الطريق من الحديدة الى صنعاء في اليمن ؛ وتحسين وتوسيع الطريق رقم (٤) بين السليمانية وكركوك ؛ وتحسين وتوسيع الطريق رقم (١) بين الكوت والعمارة والبصرة ؛ وتحسين وتوسيع الطريق رقم (٢) بين الموصل وتل كوجك وحلب .

خامساً : الاستنتاجات والتوصيات

يمكن الوصول الى الاستنتاجات والتوصيات النهائية في حقل المواصلات عندما تتهيأ الاحصائيات والدراسات التي يمكن على اساسها التنبؤ بمستقبل حركة المرور . ورغم عدم توافر الاحصائيات الدقيقة ، فقد شهدت المنطقة تحسناً ملموساً على الطرق البرية خلال السنوات العشر الماضية ، ووضعت الاسس للتخطيط العلمي في عدد من اقطار المنطقة . ويمكن تثبيت التوصيات التالية :

ـ التنسيق بين الاقطار العربية لتخطيط منسجم . فنظراً لأن طرق المواصلات تكمل بعضها بعضاً فلا بد من التنسيق بين خطط المواصلات المختلفة ، كالسكك ، والطرق ، والنقل الجوي ، والنقل البحري ، وانشاء الموانىء بما يمنع الهدر والازدواجية .

ـ ضرورة التنسيق بين الاقطار العربية لوضع تخطيط متكامل للطرق بحيث يمكن الاستفادة القصوى من شبكات الطرق ، مما يؤدي الى اكمال الطريق الواحد المار بأكثر من قطر بفترات متقاربة . ويفضل ان تكون المواصفات لهذه الطرق متشابهة من حيث عرض الطريق ، والسرعة التصميمية ، والحمولة القصوى المسموح بها ، وعدد الممرات تبعاً لكثافة المرور .

ـ توحيد علامات واشارات المرور المستعملة . فمن الضروري استخدام علامات واشارات المرور نفسها على الطرق العربية كافة . ولما كانت هذه العلامات والاشارات قد اصبحت عالمية ، فإننا نوصي بتطبيق ما اتفق عليه في اتفاقية فيينا . ويبين الجدول رقم (٦) اقطار المنطقة التي وافقت على العلامات المتفق عليها بموجب اتفاقية فيينا ، والاقطار التي تطبق هذه العلامات فعلاً .

ـ اجراء احصائيات دورية عن حركة المرور على الطرق في المنطقة مما يساعد على ان تشمل الخطط بالمستقبل عدد السيارات المستعملة لكل طريق ؛ وتصنيفاً لانواع السيارات المستعملة ؛ وسرعة السيارات ؛ واتجاهات المرور (البداية ـ النهاية) Origin - Destination ؛ وحساب

جدول رقم (٦)

تطبيق علامات واشارات المرور المتفق عليها
بموجب اتفاقية فيينا في الاقطار العربية الآسيوية

القطـــر	التصديق على الاتفاقية	تطبيق الاتفاقية	الملاحظـــات
الاردن	نعم	نعم	
الامارات العربية المتحدة	كلا	كلا	استخدام العلامات البريطانية
البحريـــن	كلا	نعم	
الجمهورية العربية السورية	نعم	نعم	على الطرق الرئيسية
العـــراق	نعم	نعم	
عمان	كلا	نعم	
قطـــر	كلا	كلا	استخدام العلامات البريطانية
الكويـــت	نعم	كلا	
لبنـــان	نعم	كلا	
المملكة العربية السعودية	كلا	كلا	باستثناء الطرق الجديدة
اليمـــن	كلا	كلا	
اليمن الديمقراطية	كلا	كلا	استخدام العلامات البريطانية

المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

المعدل اليومي للمرور لكل طريق Average- Daily Traffic ومعدل المرور في ساعات الازدحام Peak Hours ؛ وتحديد نقاط الاختناق ؛ وتكلفة تشغيل السيارات ؛ والمرور المتوقع ان يستحدث نتيجة المشاريع الجديدة في المنطقة ، ونتيجة تحسين الطرق المختلفة .

ـ تحسين معاملات الحدود بين الاقطار العربية . فمعاملات الحدود تستغرق وقتاً طويلاً ومملاً قلما يجد له الانسان مثيلاً خارج الوطن العربي ، مما يتطلب حلاً جذرياً لتسهيل المعاملات بما يتناسب والتطور الحضاري العالمي ، وبما ينسجم مع تطلعات شعبنا في ازالة هذه الحدود وتحقيق وحدته المنشودة .

ـ الاهتمام بصيانة الطرق وتقديم الخدمات . فرغم المبالغ الطائلة التي تصرفها الاقطار العربية لانشاء شبكات الطرق لا تزال الصيانة وتقديم الخدمات التي يحتاج اليها المسافر على طول الطريق دون المستوى المطلوب ، اي العناية الخاصة المستمرة بهذه الطرق، وتطوير محطات صيانة السيارات وتقديم الخدمات اللازمة من محطات البنزين ، الى محلات الوقوف ، الى المطاعم والفنادق على الطرق الخارجية . وهذا يتطلب من الاقطار العربية تأمين خرائط مفصلة لهذه الطرق ، ودليل يساعد السائق والسائح كما هو متداول في اغلب دول العالم .

ـ ايجاد جهة عربية مركزية للتنسيق ، اذ يتضح مما تقدم ، ان هناك ضرورة لايجاد جهة عربية مركزية تنحصر مهمتها في تنسيق وتخطيط الطرق البرية في الوطن العربي ، وذلك تجنباً لهدر الطاقات والاموال ، بعدما أخذت هذه المنطقة من العالم تشهد نمواً سريعاً في مختلف وسائل المواصلات مما يجعل التخطيط المتكامل والمتجانس امراً ضرورياً .

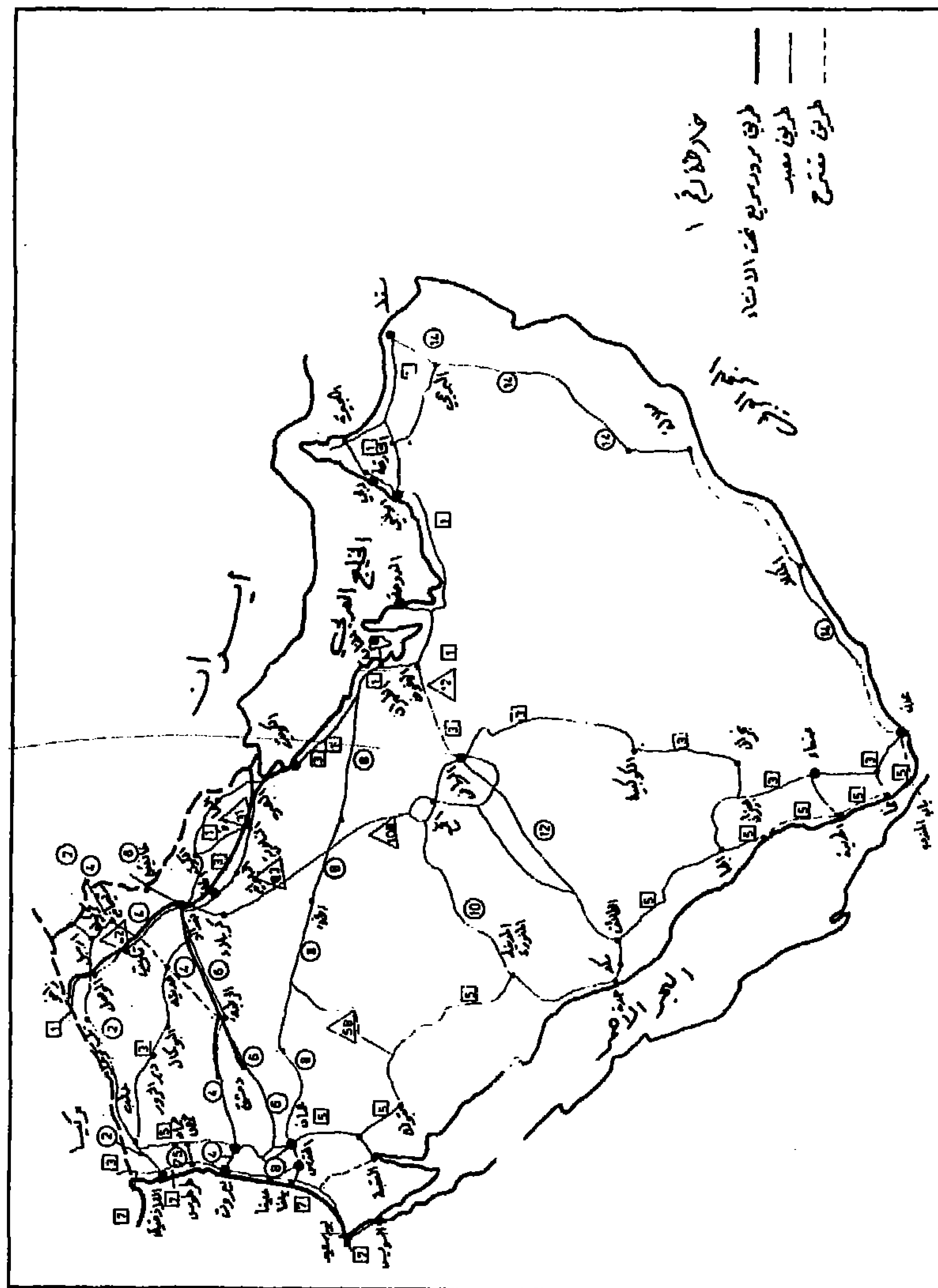
ـ ترقيم الطرق . فالاتفاق على اسلوب موحد لترقيم الطرق في الوطن العربي يؤدي الى وحدة النظر الى هذا الجزء من العالم ، ويحقق لمستعملي الطرق السهولة في متابعتها ، ويسهل مهمة المخطط لدى النظر الى شبكة متكاملة للطرق. ونعتقد ان المقترح المقدم في الخارطة رقم (١) يصلح أساساً للمناقشة من حيث المبدأ .

خاتمـــــة

ولقد دخل المشرق العربي مرحلة انشاء طرق المرور السريع التي تحقق الاهداف الاستراتيجية والاقتصادية بما يواكب التطور والنمو الاقتصادي لهذه المنطقة من العالم . والاقطار العربية الآسيوية اما منتجة للنفط وتملك امكانات مادية عالية ،واما غير منتجة . ولكي تتطور شبكة الطرق بشكل متوازٍ من المفيد التفكير في انشاء صندوق لدعم انشاء الطرق في الاقطار التي لا تساعدها مواردها على تخصيص المبالغ الطائلة المطلوبة لمثل هذا الغرض . ولا ريب ان تطور شبكة الطرق في الوطن العربي يمكن أن يلعب دوراً كبيراً في وحدة الاقطار العربية عن طريق ربط هذه الاقطار بعضها ببعض بهياكل ارتكازية ، مما يؤمن انتقال المواطن العربي والتعرف الى اخيه العربي في الاقطار الاخرى . كما ان شبكة الطرق تؤمن امكانية تحريك الطاقات المطلوبة للدفاع عن الوطن بسرعة تتناسب ونوع الطرق المعبدة والمسافات المطلوب اجتيازها . . ولا بد من أن تكون

شبكات الطرق من العوامل التي تهيأ للامة العربية عندما تحين اللحظات التاريخية لتحرير فلسطين التي تشمل الجداول المقدمة في هذا التقرير الارقام الخاصة بها لان واقع الاحتلال الصهيوني لا يعطي صورة قابلة للمقارنة حالياً . وحتى ذلك الحين ينتظر من شبكة الطرق ان تقوم بدورها في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية المنشودة .

الطرق البرية في المشرق العربي



الفصل الثاني

الطرق البرية في الأقطار العربيّة بأفريقيا

عبد النافع عبد الموجود

مقدمة

إن تحسين وتطوير شبكات النقل في الاقطار النامية يعتبر أساس كل جهد نحو التطور ، بل ويعتبر من المتطلبات الاساسية للنمو الاقتصادي والاجتماعي ، فهو يؤدي الى تخفيض تكاليف النقل ، وبالتالي تخفيض تكاليف السلع ، وربط مناطق الانتاج مع مناطق الاستهلاك وإخراج المناطق النائية من عزلتها ، وكذلك تسهيل نشر الخدمات الثقافية والصحية وغيرها .

والتخطيط في قطاع النقل يجب أن يكون مواكباً للتخطيط في بقية القطاعات الاخرى ، ليفي بفعاليات النقل المتوقعة لتلك القطاعات ، إضافة الى ضرورة التنسيق بين نظم النقل المختلفة بحيث تؤدى خدمات النقل بشكل يكمل بعضها بعضاً ، دون التنافس فيما بينها . ويلعب قطاع النقل دوراً كبيراً ـ نسبياً ـ في التنمية في الاقطار العربية المعنية ، بسبب اعتماد اقطار المنطقة على الزراعة والثروات المعدنية في اقتصادها ، فهي بحاجة لزيادة إنتاجها الزراعي وتسهيل تسويق الانتاج ، كما انها بحاجة الى الوصول الى مناطق الغابات والمصادر المعدنية وتوزيع المواد المستوردة والمصنعة محلياً وتوسيع التجارة مع العالم الخارجي هذا بالاضافة الى اهمية القطاع لتحسين برامج الخدمات الاجتماعية وزيادة الارتباط بين اجزاء القطر الواحد واقطار المنطقة مجتمعة .

إن عدم توافر شبكات نقل متكاملة قد ادى الى عزل بعض المناطق الزراعية ، وعدم ربطها بمراكز التسويق والموانىء ، مما يؤدي الى تلف الانتاج في موقع إنتاجه بدلاً من إيصاله الى المناطق التي هي بحاجة ماسة اليه او تصديره . كما أن بعض مناطق الثروات المعدنية بقيت على حالتها لعدم إمكان الوصول اليها ، او لعدم إمكان وصول الانتاج الى حيث يمكن تصنيعه والاستفادة منه داخل المنطقة . وقد تأثرت شبكة النقل في هذه الاقطار بعوامل عديدة منها الاحوال المناخية والطوبوغرافية ، والساحل البحري الواسع ، والتجمعات السكانية ، والخطط الاستثمارية ، إضافة الى العوامل السياسية .

فالعوامل المناخية والطوبوغرافية قد حددت المناطق الزراعية بشريط ضيق نسبياً يمتد بين ساحل البحر المتوسط من جهة والخط الممتد من أغادير الواقعة في جنوب غرب المغرب إلى وسط الخليج التونسي من جهة اخرى ، اما في الجهة الشرقية فقد تحددت بوادي النيل ودلتا النيل . كما أن قرب اوروبا من هذه المنطقة المنتجة والدور الذي يلعبه البحر المتوسط وقناة السويس في التجارة الدولية قد اثرا ايضاً في نمط النقل في الاقطار العربية المعنية ، وأدّت العوامل الاقتصادية الى التركيز على توفير وسائل تصدير المنتجات الزراعية والخامات ، وحصر تطوير خدمات النقل في المنطقة المنتجة الضيقة التي تشكل نسبة مئوية قليلة من مساحة الاقطار العربية بافريقيا ، وأدت الاستثمارات فيها الى انشاء شبكة نقل متطورة نسبياً تشمل الطرق البرية وخطوط السكك الحديد والموانىء والمطارات . وعلى الرغم من تجاور هذه الاقطار ، فإن الرحلات من عاصمة الى اخرى ، او من المراكز الغربية الى المراكز الشرقية المنتجة ، تتطلب قطع مسافات طويلة جداً ، مما يولد صعوبات امام تطوير علاقات اقتصادية بين دول المنطقة . وإن طول المسافة بين مدن القطر الواحد من جهة ، وبين الاقطار الاخرى من جهة ثانية ، يوضح السبب الرئيسي لارتفاع كلفة النقل في المنطقة ، ومن ناحية ثالثة ، فإن قرب موانىء المنطقة من الموانىء الاوروبية الواقعة على البحر الابيض المتوسط ، يوضح التدفق الكبير لحركة البضائع والسياحة بين اقطار المنطقة وجنوب اوروبا .

إن المسافات البعيدة بين الاقطار العربية بافريقيا مع عدم توافر خطوط سكك حديد متكاملة وارتفاع كلفة النقل في الطرق البرية اضافة الى الحواجز السياسية التي تركها المستعمرون في المنطقة قد تركت آثاراً اقتصادية سيئة على اقطار المنطقة وساهمت الى حد كبير في ابقائها منعزلة بعضها عن بعض . وإن اي نظرة لقطاع النقل في المنطقة توضح أنه في حالة سيئة على مستوى الشبكات والخدمات ـ مع أن مساحة الاقطار تقرب من ١٠ ملايين كلم ويسكنها حوالى ١٠٢ مليون نسمة ـ فلا تزيد كثافة خطوط السكك الحديد فيها عن ٠,٠٠٢ كلم لكل كلم مربع من المساحة وكثافة الطرق البرية المبلطة لا تزيد عن ٠,٠١ كلم لكل كلم مربع من المساحة . وما لم تتخذ إجراءات فعالة لرفع مستوى قطاع النقل في هذه المنطقة ، فإن هذا الجزء الحيوي من الوطن العربي سوف يعجز عن مواجهة المتطلبات القومية الملحة للتقدم الاقتصادي ، والاجتماعي ، واخذ دوره الفعال في التجارة الدولية .

اولاً : استعراض شبكة الطرق البرية

١ ـ جمهورية مصر العربية

تبلغ مساحة القطر المصري مليون كلم مربع ، ويسكنه حوالى ٣٩ مليون نسمة (عام ١٩٨١) اي بمعدل كثافة سكانية يبلغ ٤٠ شخصاً لكل كلم مربع واحد من المساحة وتبلغ الزيادة
١ السنوية للسكان ٢,٢ بالمائة ، وتتميز طوبوغرافية القطر بأنها مستوية ذات سهول رملية صحراوية ويتركز السكان في وادي النيل ، ودلتا النيل الخصبة التي تشكل اقل من ٤ بالمائة من مجموع مساحة

القطر ، حيث تبلغ الكثافة السكانية فيها ١٣٤٠ شخصاً لكل كلم مربع ، وتعتبر من اكثر المناطق المزدحمة بالسكان في العالم . اما سكان الحضر فيمثلون حوالى ٤٤ بالمائة من مجموع السكان ، نصفهم يقطن القاهرة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد ، بحوالى ٤٦٠ دولاراً في السنة . وإن تركيز الفعاليات الاقتصادية على طول وادي النيل ، ودلتا النيل ، والطوبوغرافية المستوية ، كل ذلك ادى الى نشوء شبكة بسيطة للنقل ، تنعكس بوضوح على حركة النقل الكبيرة ، عبر المجال الممتد من الاسكندرية ـ القاهرة ـ اسوان والبالغ طوله حوالى ١٠٠٠ كلم . كما ان قناة السويس رغم أنها ليست جزءاً من شبكة النقل المحلية ، إلا أنها تجلب فعاليات اقتصادية كبيرة في الجهة الشرقية من دلتا النيل ، وهي مرتبطة بخطوط سكك حديد وطرق برية جديدة .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من حوالى ٢٧٠٠٠ كلم ويبلغ الجزء المبلط منها حوالى ١٢٠٠٠ كلم وتعتبر الطرق البرية وسيلة النقل الرئيسية ، ففي عام ١٩٧٥ تم نقل ٨٠ بالمائة من مجموع البضائع المقدرة بالاطنان وحوالى ٧٥ بالمائة من مجموع نقل المسافرين / كلم في القطر . ونبيّن اصناف واطوال هذه الطرق على الشكل التالي :

نوع الطرق	الطول الكلي (كلم)	الطول المبلط (كلم)
طرق مزدوجة	٢٣٨	٢٣٨
طرق رئيسية	١١٢٤٤	١٠٢٨٢
طرق ثانوية ومحلية	١٥٠٣٩	١٧٩٩
المجموع	٢٦٥٢١	١٢٣١٩

لقد بلغ مجموع المركبات المسجلة في عام ١٩٧٤ حوالى ٢٣١ الف مركبة لنقل المسافرين والبضائع ، تمثل مركبات نقل المسافرين ٨٤ بالمائة منها والباقي لنقل البضائع . وبالنسبة لمركبات نقل الركاب فإن السيارات الخاصة تشكل ٧٥ بالمائة منها وسيارات الاجرة (التاكسي) ٢١ بالمائة ، والحافلات (الباصات) تشكل ٤ بالمائة . ومع أن للتاكسي نسبة عالية من مجموع المركبات إلا أن انتاج الحافلات اكثر بكثير من إنتاج التاكسيات مقيساً بمسافر / كيلومتر . ويتركز حوالى ٨٩ بالمائة من المركبات في منطقة الدلتا (٤٢ بالمائة في القاهرة و ٢٠ بالمائة في الاسكندرية و١٠ بالمائة في الجيزة) ، و ٧,٥ بالمائة في الجزء الشمالي من القطر و ٢,٥ بالمائة في منطقة قناة السويس والباقي وقدره ١ بالمائة في بقية انحاء القطر . وقد بلغ معدل الزيادة السنوية لاسطول النقل خلال الفترة (١٩٧٠ ـ ١٩٧٤) ٩,٩ بالمائة ، وجاءت هذه النسب العالية بسبب الاختناقات في اساليب النقل الاخرى ، مما رفع الطلب على خدمات النقل على الطرق البرية . وبلغت نسبة الزيادة هذه ٧,٩ بالمائة للسيارات الخاصة و ٢٠,٨ بالمائة لسيارات الاجرة و ٨,٩ بالمائة للحافلات و ٩ بالمائة للشاحنات . ويجري العمل حالياً لانشاء ١٧٠٠ كلم من الطرق

الجديدة ، ومنها ٧٠٠ كلم طرق مزدوجة مثل طريق (القاهرة ـ الاسماعيلية) و(القاهرة ـ السويس) و(الاسكندرية ـ مرسى مطروح) .

وقد ازدادت حركة النقل على الطرق البرية خلال الفترة (١٩٧٥ـ ١٩٨٠) بحوالى ١٣ بالمائة سنوياً ويتوقع أن تكون نسبة الزيادة هذه ٨ بالمائة خلال الفترة (١٩٨٠ـ١٩٨٥) . وازداد حجم البضائع المنقولة على الطرق البرية من ٥٣ مليون طن عام ١٩٧٦ الى ٦٧ مليون طن عام ١٩٨٠ اي بمعدل ٦ بالمائة سنوياً وبالنسبة للطن / كلم فقد كانت الزيادة من ٨,٩ مليون طن / كلم الى ١٣,٦ مليون طن / كلم اي بمعدل ١١ بالمائة سنوياً خلال الفترة نفسها .

٢ ـ جمهورية السودان الديمقراطية

يعتبر السودان اكبر الاقطار الافريقية مساحة حيث تبلغ مساحته ٢,٥ مليون كلم مربع ويبلغ عدد سكانه حوالى ١٨ مليون نسمة ، اي أن الكثافة السكانية تبلغ ٧ اشخاص لكل كلم مربع . وتقدر نسبة الحضر منهم١٣,٢ بالمائة ويقدر الناتج القومي الاجمالي للشخص الواحد ١٧٠ دولاراً في السنة . إن طبيعة السطح فيه مستوية وذات مناطق صحراوية واسعة ، خالية من السكان في الشمال ، واما في الجنوب فتوجد غابات استوائية ، ومناطق عشبية . وإن حوض نهر النيل والمناطق المحيطة بالعاصمة هي اكثر المناطق كثافة بالسكان ، اما بقية التجمعات السكانية فهي منتشرة في الجنوب والغرب والجنوب الغربي . ويغلب الطابع الزراعي على السودان وتتوافر إمكانيات كبيرة لزيادة الانتاج الزراعي ، إلا أنه بالنظر لسعة المسافة بين مناطق الانتاج والاستهلاك ، وسوء حالة شبكات النقل التي تربط بينها فقد ادى ذلك الى عرقلة مشاريع التنمية .

يبلغ طول شبكة الطرق البرية ١٦٠٠٠ كلم اي بكثافة قدرها ١ كلم لكل ١٠٠٠ نسمة ويبلغ الجزء المبلط منها ١٥٠٠ كلم ويقع على محور الخرطوم ـ بورسودان . اما الطرق المفروشة بالحصى فتبلغ ٣٠٠٠ كلم وتقع في الاقسام الجنوبية من الطرق حيث تتوافر المواد الحصوية . ويبلغ مجموع وسائط النقل حوالى ٥٢٤٠٠ مركبة تتكوّن من ٥٢ بالمائة من السيارات و٤ بالمائة من الحافلات و ٣٤ بالمائة من الشاحنات و ١٠ بالمائة من الدراجات البخارية وغيرها .

إن أكثر الطرق من حيث كثافة الحركة هي طريق الخرطوم الى وادي مدني البالغ طولها ١٨٠ كلم حيث تراوح هذه الكثافة بين ٢٠٠٠ الى ٣٠٠٠ مركبة يومياً . اما بقية الطرق فتراوح كثافة السير عليها بين ٥٠ الى ٥٠٠ مركبة في اليوم . وقدر مجموع النقل على الطرق البرية (عام ١٩٧٥) بحوالى ٢,٦ مليار طن / كلم و ٥,٨٤ مليار مسافر / كلم . اما اعمال الصيانة فإنها ضعيفة على وجه الاجمال .

٣ ـ جمهورية الصومال

تبلغ مساحة الصومال ٦٣٧ الف كلم مربع كما يبلغ عدد السكان ٣,٣ مليون نسمة اي بكثافة قدرها ٥ اشخاص لكل كلم مربع واحد . وتبلغ الزيادة السنوية للسكان ٢,٤ بالمائة ويقدر سكان الحضر بحوالى ٢٦ بالمائة . ويتكوّن سطح الصومال من اراضٍ قابلة للزراعة نسبتها ١٢,٥

بالمائة وغابات نسبتها ١٣,٨ بالمائة ومراعٍ بنسبة ٥٤,٩ بالمائة ، اما بقية الأراضي فهي قاحلة ونسبتها ١٨,٨ بالمائة . ويعمل السكان بصورة رئيسية بالزراعة والرعي وتشكل نسبتهم ٨٠ بالمائة اما الذين يعملون في الصناعة فنسبتهم ٧ بالمائة والذين يعملون في قطاع الخدمات ١٣ بالمائة ويقدر الناتج المحلي الاجمالي للفرد الواحد بحوالى ١١٠ دولارات في السنة .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من حوالى ١٧٧٠٠ كلم ، ويبلغ الجزء المبلط منها ١٤٠٠ كلم . كما أن حوالى١٠٠٠ كلم مكسوة بالحصى . وتتميز حركة النقل على الطرق البرية ، بقلة كثافة حركة المرور . ويمكن تصنيف شبكة الطرق كما يلي :

نوع الطرق	الطول (كلم)
طرق رئيسية	٥٩٠٠
طرق ثانوية	٢٥٠٠
طرق فرعية	٢٣٠٠
طرق محلية	٧٠٠٠

ويعتبر النقل بالطرق البرية وسيلة النقل الرئيسية الحديثة في الصومال ومع وجود حوالى ١٠٤٠٠ مركبة تعمل في انحاء القطر ، إلا أن النقل بواسطة الجمال والعربات التي تجرها الحمير ما زال يعتبر من وسائط النقل المهمة . اما بشأن المركبات فقد بلغ معدل زيادتها السنوية بحوالى ٧,٣ بالمائة خلال الفترة (١٩٦٩ ـ ١٩٧٤) . ويتكون اسطول النقل مما يلي:

نوع المركبة	العدد
سيارات نقل المسافرين	٥٠٠٠
شاحنات نقل البضائع	٣٢٠٠
باصات (حافلات)	٧٠٠
اخرى	١٥٠٠
المجموع	١٠٤٠٠

٤ ـ الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية

تبلغ مساحة ليبيا ١٧٦٠ ٠٠٠ كلم مربع معظمها اراض صحراوية تفتقر الى المياه والتربة الخصبة عدا المناطق الساحلية والجبلية وقرب الواحات . ويبلغ عدد السكان ٢,٥٣ مليون نسمة اي بكثافة اقل من ٢ نسمة لكل كلم مربع واحد ، وتقدر الزيادة السنوية للسكان بنسبة ٣ بالمائة .

يشكل سكان الحضر نسبة ٥٣ بالمائة . وتقدر حصة الفرد الواحد من الناتج القومي الاجمالي بحوالى ١٩٠٠ دينار ليبي في السنة .

ويبلغ طول شبكة الطرق البرية حوالى ١٠ آلاف كلم وتقدر نسبة الجزء المبلط منها بحوالى ٥٠ بالمائة ، اما عدد المركبات فيبلغ ٣٩٧٨٤٠ مركبة متكونة مما يلي :

نوع المركبة	العـــدد
سيارات خاصة	٢٥٢٣٥٨
سيارات اجرة	١٢٤٥٠
حافلات	١٥٩٢
شاحنات	١٣١٤٤٠
المجموع	٣٩٧٨٤٠

٥ ـ الجمهورية التونسية

تبلغ مساحتها ١٦٤ الف كلم مربع ويبلغ عدد سكانها ٥,٩ مليون نسمة اي بمعدل كثافة قدرها ٣٦ نسمة لكل كلم مربع واحد ، ويقطن نصف السكان المنطقة الشمالية الساحلية . وتقدر الزيادة السنوية للسكان بنسبة ٢,٣ بالمائة ويقدر سكان الحضر بنسبة ٤٨ بالمائة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد بـ ٨٦٠ دولاراً لعام ١٩٨٠ .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من ١٧ الف كلم ، يبلغ الجزء المبلط منها ١٢ الف كلم وتقع معظم هذه الشبكة في القسم الشمالي ، من القطر حيث يتركز السكان والفعاليات الاقتصادية . ويعتبر النقل بالطرق البرية وسيلة النقل الرئيسية للمسافرين والبضائع ، وتزداد نسبة مساهمته في مجموع النقل في تونس بصورةمطردة ،وقد بلغت في عام ١٩٧٨ حوالى ٩٠ بالمائة من مجموع حركة نقل المسافرين و ٨٥ بالمائة من مجموع حركة نقل البضائع (عدا المعادن) . وقد بلغ عدد المركبات عام ١٩٧٧ حوالى ١٠٠ الف مركبة تشكل الشاحنات نسبة ١٤ بالمائة منها ، ويبلغ نصيب الفرد الواحد منها مركبة واحدة لكل ٦٠ شخصاً وهو مشابه للاقطار الأخرى التي يشابه دخل الفرد فيها دخل الفرد التونسي . اما كثافة حركة المرور على معظم الطرق فقد بلغت حوالى ١٠٠٠ مركبة في اليوم ويصل هذا العدد الى حوالى٢٠٠٠٠ مركبة في اليوم على الطرق بالقرب من مدينة تونس . ويقدر معدل زيادة الحركة على الطرق البرية بحوالى ١٠ بالمائة سنوياً .

٦ ـ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

تبلغ مساحة القطر الجزائري ٢,٣٨ مليون كلم مربع ، كما يبلغ عدد سكانه ١٥,٧ مليون نسمة اي بكثافة سكانية قدرها ٦,٦ نسمة لكل كلم مربع واحد . ويبلغ معدل الزيادة السنوية

للسكان ٣,٢ بالمائة كما تبلغ نسبة سكان الحضر ٥٠,٤ بالمائة . ويقدر الناتج القومي الاجمالي للشخص الواحد بحوالى ٧٨٠ دولاراً في السنة . اما طبيعة السطح في الجزائر فقد انعكست بدرجة كبيرة على شبكة النقل . فالمنطقة الشمالية التي تشكل حوالى ٢٠ بالمائة من مساحة القطر يسكنها حوالى ٩٠ بالمائة من السكان ، وتضم شريطاً ساحلياً ضيقاً خصباً إضافة الى الوديان القاحلة والجبال الوعرة من سلسلة جبال الاطلس ، اما الجزء الجنوبي فيضم صحراء واسعة .

تتألف شبكة الطرق من ٧٨٧٠٠ كلم ويبلغ الجزء المبلط منها حوالى ٣٦٢٠٠ كلم اي بنسبة ٤٦ بالمائة من المجموع وسنبينها بما يلي :

نوع الطرق	الجزء المبلط (كلم)	الجزء الترابي (كلم)	المجموع (كلم)
الطرق الرئيسية	١٤٨٠٠	٣٧٠٠	١٨٥٠٠
الطرق الثانوية	١٥٥٠٠	٦٢٠٠	٢١٧٠٠
الطرق المحلية	٥٩٠٠	٣٢٦٠٠	٣٨٥٠٠
المجموع	٣٦٢٠٠	٤٢٥٠٠	٧٨٧٠٠
النسبة (٪)	٤٦	٥٤	١٠٠

تتركز شبكة الطرق في المنطقة الشمالية بينما توجد مناطق عديدة في الصحراء لا يمكن اجتيازها ، وتتكون الطرق في المنطقة الشمالية من ستة طرق متطورة رئيسية كما توجد طرق قليلة وذات مستوى اقل تخترق الصحراء القاحلة والواسعة في الجنوب . إن الطرق الرئيسية الستة تتكوّن من ثلاثة طرق متوازية في الشريط الساحلي بين المغرب وتونس ، كما توجد ثلاثة طرق اخرى تمتد من الشمال الى الجنوب وتوجد طريق واحدة مبلطة تخترق الصحراء من الشمال الى الجنوب تربط القطر الجزائري بكل من مالي والنيجر ونيجيريا . وتتركز حركة المرور بصورة رئيسية في الشريط الساحلي ويمر على معظم هذه الطرق ما يزيد عن ١٠٠٠ مركبة يومياً . اما بالنسبة للطرق القريبة من مدينة الجزائر فحركة المرور عليها تبلغ (٤-١٨) الف مركبة في اليوم . وتزيد حركة نقل البضائع بنسبة ٢,٤ مرة والمسافرين بنسبة ٥,٦ مرة على الطرق البرية عما هي عليه في السكك الحديد .

٧ ـ المملكة المغربية

تبلغ مساحة القطر المغربي ٤٤٧ الف كلم مربع ويبلغ عدد سكانه ١٨,٣ مليون نسمة اي بكثافة قدرها ٤١ نسمة لكل كلم مربع واحد ويقدر معدل النمو السكاني بحوالى ٢,٨ بالمائة سنوياً . ويعمل حوالى نصف السكان في الزراعة وتبلغ نسبة سكان الحضر ٣٧,٤ بالمائة من مجموع السكان . واما الناتج القومي الاجمالي للفرد الواحد فيقدر بحوالى ٦٧٠ دولاراً في السنة .

تلعب الطرق البرية دوراً رئيسياً في حركة النقل في القطر المغربي ، اذ ينقل عليها حوالى ٨٠ بالمائة من مجموع البضائع المنقولة (عدا الفوسفات ، واصبحت هذه النسبة ٦٠ بالمائة منذ أن

تطورت سوق الفوسفات) و ٩٠ بالمائة من المسافرين المنقولين . وتتكوّن شبكة الطرق من ٣٠ الف كلم ويبلغ الجزء المبلط منها ٢٥ الف كلم ، وتصنف الطرق المبلطة كما يلي :

٥٨ كلم من الطرق السريعة
٨٧٠ كلم من الطرق الرئيسية
٦٠٠٠ كلم من الطرق الثانوية
١٠٤٠٠ كلم من الطرق الفرعية والمحلية

وتمتد معظم هذه الشبكة في السهل الساحلي الممتد بين المحيط الاطلسي وسلسلة جبال الاطلس . كما أن كثافة الحركة على الطرق البرية عالية نسبياً ، وتبلغ ٢٠٠٠ مركبة في اليوم على الطرق الرئيسية و ٨٠٠ مركبة في اليوم على الطرق الثانوية و ٣٠٠ مركبة في اليوم على الطرق المحلية ، وتنمو حركة النقل هذه بمعدل ٥ ـ ٩ بالمائة سنوياً ، ويبلغ مجموع المركبات ٣٢٠ الف مركبة . وتدرس الجهات المغربية المختصة مع الجهات الموريتانية إنشاء الطريق التي تربط مدينة الرباط في المغرب بمدينة نواكشوط في موريتانيا ، كما تقوم الجهات المغربية بدراسة إنشاء وسيلة عبور ثانية عبر مضيق جبل طارق لربط القارتين الافريقية والاوروبية .

٨ ـ الجمهورية الاسلامية الموريتانية

تبلغ مساحة موريتانيا حوالى مليون كلم مربع وتزيد مساحة الصحارى والأراضي القاحلة على ثلثي هذه المساحة وتغطي الاعشاب القسم الباقي . ويبلغ عدد السكان حوالى ١,٢ مليون نسمة، وتبلغ النسبة المئوية للزيادة السكانية السنوية ٢ بالمائة. ويتركز السكان في الجزء الساحلي وعلى امتداد نهر السنغال في الجنوب ويعمل حوالى ٩٠ بالمائة منهم بالزراعة والرعي . اما الناتج القومي الاجمالي فيقدر للفرد الواحد بحوالى ٢٠٠ دولار في السنة . وبالنظر لتباعد التجمعات السكانية بعضها عن بعض ، والاحوال المناخية القاسية ، وطبيعة التربة فإن عمليات النقل صعبة وباهظة الثمن .

تتكوّن شبكة الطرق البرية من ٧٠٠٠ كلم لا يزيد الجزء المبلط منها على ٤٦٠ كلم ، كما أن ٥٦٠ كلم منها مفروشة بالحصى وتصلح للسير في معظم ايام السنة ، اما بقية الطرق فإنها ترابية . وتتألف شبكة الطرق الرئيسية من ثلاثة محاور وهي المحور الشمالي الذي يمتد الى مسافة ٧٠٠ كلم من مدينة روسو في وادي السنغال الى التار في الشمال ، ثم المحور الممتد من الشرق من روسو الى الغرب عند نيما ، كما يوجد محور مركزي . وفيما عدا المحور الاول وبعض اجزاء المحور الثاني ، فإن الطرق ليس لها اتجاهات محددة ، والمركبات التي تقطع القطر تختار لها اتجاهاتها الخاصة .

وتعتبر الطرق البرية وسيلة النقل الوحيدة من الناحية العملية . ومع أن كثافة شبكة الطرق تنسجم مع نمط توزيع السكان والفعاليات الاقتصادية فإن الوصول الى معظم اجزاء القطر محدد بحوالى نصف ايام السنة فالعواصف الرملية في الشمال ، والفيضانات في الجنوب ، وضعف عمليات الصيانة تؤدي الى توقف حركة المرور على الطرق . وبالنظر لانخفاض المستوى

الاقتصادي فإن حركة المرور المتولدة تكون قليلة كما أن معظم حركة نقل المسافرين تقع ضمن المنطقة الحديثة . اما حركة نقل البضائع فإنها تتكون من استيرادات المواد الغذائية الاساسية والمنتجات النفطية اضافة الى النقل المتولد من صناعة التعدين . واما نقل المنتجات الزراعية والمواد المحلية فيشكل حوالى ١٠ بالمائة من مجموع البضائع .

ثانياً : الطرق البرية التي تربط الاقطار العربية الافريقية بعضها ببعض وبالعالم الخارجي

تتكوّن هذه الشبكة من خمسة طرق رئيسية اوصت بها جامعة الدول العربية وفيما يلي وصف موجز لهذه الطرق والاقطار التي تمر بها :

١ ـ **طريق ساحل البحر الاحمر من الحدود السودانية المصرية الى بور سودان :** تمر هذه الطريق في جمهورية السودان الديمقراطية ، اما مقاطع الطريق ومسارها فهي : الحدود السودانية المصرية ـ محمد قول ـ بورسودان . وقد اوضحت السودان أن طولها ٦٣٠ كلم وتحتاج الى تمويل لغرض تنفيذها .

٢ ـ **طريق الحدود السودانية المصرية ـ واحة سليمة ـ المالحة ـ الغاشر نيالا :** ومن نيالا تتفرع الى فرعين هما : (أ) نيالا ـ كاس ـ الحدود السودانية التشادية ؛ (ب) نيالا ـ الحدود السودانية مع افريقيا الوسطى . هذا وتوصي جمهورية السودان الديمقراطية بتمويلها لغرض التنفيذ .

٣ ـ **طريق بورسودان ـ كسلا ـ واد مدني ـ الخرطوم ـ ملكال :** (غرب النيل الابيض) ثم ستمر مع قناة جويجلي حتى منقلا ومنها الى جوبا وتربط السودان باوغندا وزائير وكينيا . وسنبين ندى استكمال تنفيذ هذه الطريق وتفرعاتها :

- بورسودان ـ هيّا ـ كسلا ـ القضارف ـ وادي مدني ـ الخرطوم (مستكملة ومعبدة) .
- الخرطوم ـ كوستي (مستكملة ومعبدة) .
- كوستي ـ الرنك (تمت دراستها وتحتاج الى تمويل لغرض تنفيذها) .
- الرنك ـ ملكال (لم تجر لها دراسة وتحتاج الى تمويل) .
- ملكال ـ جوبا (لم تجر لها دراسة وتحتاج الى تمويل) .

ومن جوبا تتفرع الى ثلاثة طرق :

ـ جوبا ـ الحدود السودانية مع زائير	وهذه الطرق غير منفذة
ـ جوبا ـ الحدود السودانية مع اوغندا	وتحتاج الى تمويل
ـ جوبا ـ الحدود السودانية مع كينيا	لغرض التنفيذ .

٤ ـ **طريق الخرطوم ـ دنقلا ـ وادي حلفا ـ الحدود المصرية السودانية مع وصلة من عبرى بين**

(دنقلا ـ واد حلفا) الى واحة سليمة ـ الحدود السودانية الليبية : وتمر هذه الطريق في جمهورية السودان الديمقراطية ولم تنفذ حتى الآن . اما بشأن دراستها فتمت على النحو التالي :

- الخرطوم ـ دنقلا (تمت دراستها)
- دنقلا ـ وادي حلفا ـ الحدود المصرية السودانية (اجريت دراسة مبدئية) .
- عبرى ـ واحة سليمة ـ الحدود السودانية الليبية (لم تجر دراسة) .

٥ ـ الطريق الساحلية (على ساحل البحر الابيض المتوسط) : الاسكندرية ـ مرسى مطروح ـ السلوم ـ طبرق ـ درنة ـ بنغازي ـ طرابلس ـ قابس في تونس ـ تونس ـ قسنطينة ـ الجزائر ـ وهران ـ وجدة ـ الرباط ـ الدار البيضاء ، ثم ينحرف من الساحل الى مراكش ـ ويعود الى الساحل عند اغادير ـ العيون ـ ثم يدخل موريتانيا عند بئر ام قرين ـ نواكشوط ثم يتجه شرقاً الى العيون ـ ولاته .

يتضح من مسار الطريق أنها تمر في عدد من الاقطار العربية هي : جمهورية مصر العربية ؛ الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ؛ الجمهورية التونسية ؛ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ؛ المملكة المغربية ؛ الجمهورية الاسلامية الموريتانية .

هذا وسنوضح مقاطع الطريق ومساراتها ومدى تنفيذها في الاقطار التي تمر بها على النحو التالي :

أ ـ الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية : الحدود الليبية المصرية ـ طبرق ـ درنة ـ العقورية ـ بنغازي ـ اجدابيا ـ مصراته ـ طرابلس ـ الى الحدود الليبية التونسية وهذه الطريق مستكملة (معبدة وجيدة) .

وبالنسبة للجماهيرية هناك وصلات اخرى تحقق الربط مع السودان وتشاد وهي :

اجدابيا ـ جالو ـ الكفرة ـ العوينات الشرقية ـ الحدود الليبية السودانية . وبالنسبة لتنفيذ الطريق فإن : اجدابيا ـ جالو (منفذة) ؛ جالو ـ الكفرة (تحت التنفيذ) ؛ الكفرة ـ العوينات الشرقية ـ الحدود الليبية السودانية (تم تصميمها وجاهزة للتنفيذ) .

- طرابلس ـ العزيزية ـ غريان ـ نالوت ـ درج ـ غدامس ـ الحدود الليبية الجزائرية . ونبين الاقسام المنفّذة وغير المنفّذة في هذه الطريق : طرابلس ـ العزيزية (منفذة) ؛ العزيزية ـ غريان (منفّذة) ؛ غريان ـ نالوت (تحت التنفيذ) ؛ نالوت ـ درج ـ غدامس (منفّذة) .

كما أن هناك طريقاً اخرى تربط ليبيا بالجزائر هي : من مدينة غات على الحدود الليبية الجزائرية ـ العوينات الغربية ـ اوباري ـ سبها وفيها وصلة ايضاً بعد اوباري الى مرزق ـ تراغن ـ سبها وتلتقي هذه الطرق بعدة نقاط عن طريق شبكة طرق برية داخلية مع الطريق الرئيسية الساحلية .

ـ وهنـاك طريق القـطرون ـ الحدود الليبيـة التشاديـة التي تربط ليبيـا بتشـاد عن طـريق القطرون المتصلة بشبكة الطرق الليبية وهذه الوصلة تم تصميمها ومهيأة للتنفيذ .

ب ـ **الجمهورية التونسية** : ومسـارها كما يلي : (الحـدود التونسيـة ـ الليبية) ـ قـابس ـ صفاقس ، بوغيشة ـ تونس ـ الى الحدود التونسية الجزائرية وهذه الطريق معبدة وجيدة .

ج ـ **الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية** : ومسارهـا كما يـلي : الحدود الجـزائريـة التونسية ـ عنابة ـ قسنطينة ـ الجزائر ـ وهران ـ تلمسان ثم الى الحدود الجزائرية المغربية . وهذه الطريق مستكملة ومعبدة . كما ان هناك طريقاً اخرى تربط الجزائر بليبيا وهي تبدأ عند الحدود الجزائرية الليبية في عين ام الناس ـ ورقلة ـ تيميمون بشار ـ تندوف حيث ان هذه الطريق تصل بشار بالمحمدية على الطريق الرئيسية السـاحلية . وهـذه الطريق مستكملة واوصت لجنـة ممثلي الاقطار العربية بتبني طريق تندوف في الجزائر ـ بئر ام قرين في موريتانيا .

د ـ **المملكة المغربية** : مسارها كما يلي : الحدود المغربية الجـزائريـة ـ وجدة ـ تـاوريوت ـ جرسيف ـ تازه ـ فاس ـ مكناس ـ الرباط ـ الدار البيضاء ـ مراكش ـ كوليم ـ طنطان ـ طرفاية ـ العيون ـ ابو كراع ـ الى بئر ام قرين في موريتانيا وهذه الطريق معبدة باستثناء جزء واقع بين ابو كراع والحدود الموريتانية . ومن هذه الطريق تتفرع طـريق من الربـاط ـ القنيطرة ـ العـرائش ـ طنجة ـ وعن طريق طنجة يمكن تحقيق الربط مع اوروبا عبر مضيق جبل طارق وهذه الـطريق معبدة ، وهناك طريق تتفرع من الطريق الرئيسية الساحلية عند مكناس وطريق اخرى تتفرع من الطريق الرئيسية الساحلية عند اغادير تلتقيان في مدينة الراشـدية وتتـابع مسارها الى الحـدود المغربية الجزائرية وهي طريق معبدة . وقد اوضحت المغرب طريقاً اخرى باعتبارها اقصر من طريق طنطان ـ طرفاية ـ العيون ـ ابو كراع ـ بئر ام قرين في موريتانيا وهي طريق عبر الصحراء الغربية هي : طنطان ـ سمارة ـ كلسة زمور ـ ميك الى فديرك في موريتانيا وبينت المغرب انها تحت التنفيذ وستكمل خلال خمس سنوات . الا أن موريتانيا اوضحت أن المهم لديها هي طريق ابو كراع بئر ام قرين في الوقت الحاضر .

هـ ـ **الجمهورية الاسلامية الموريتانية** : ومسارها كما يلي : الحدود الموريتانية المغربية ـ بئر ام قرين ـ فديـرك ـ اطار ـ اكجـوجت ـ نواكشوط ـ عليق ـ بوجـارا ـ كيفه ـ العيـون ـ تميدغـة ـ النعمة ـ ولاته . اما مراحل التنفيذ فهي على النحو التالي :

ـ بئر ام قرين ـ فديرك (تبدأ الدراسة لها عام ١٩٨١) .

ـ فديرك ـ اطار ـ اكجوجت (بدأت الدراسة عام ١٩٨٠) .

ـ اكجوجت ـ نواكشوط ـ (معبدة) ومن نواكشوط الى روسو (معبدة) ، وتربط موريتانيا بالسنغال ومن عليق ـ بوكلي لربط موريتانيا بالسنغال ايضاً وهذه الطريق سيبدأ تنفيذها عام ١٩٨١ والمؤمل اكمالها عام ١٩٨٢ .

ـ نواكشوط ـ عليق ـ بوجارا ـ كيفة (معبدة) .

ـ كيفة ـ العيون ـ تميدغة (معبدة) .
ـ تميدغة ـ النعمة(سيبدأ بتنفيذها عام ١٩٨١ وستكمل اواخر العام نفسه) .
ـ النعمة ـ ولاته ـ الحدود مع مالي (لا توجد دراسة) او إجراء بشأنها وهناك طريق من العيون ـ ولدينح على الحدود مع مالي تمت دراستها ويؤمل تنفيذها عام ١٩٨٢ والمدة المقررة لاكمالها سنتان .

هذا وتحتاج موريتانيا الى تمويل الطرق التالية : بئر ام قرين ـ فديرك ؛ فديرك ـ اطار ـ اكجوجت .

و ـ مجلس الوحدة الافريقية : لقد اقر المجلس المذكور شبكة من الطرق البرية الرئيسية التي تربط اقطار القارة بعضها ببعض كما تربطها بالعالم الخارجي . وإن ما يقع منها ضمن الاقطار العربية في القارة الافريقية هي :

ـ طريق نواكشوط ـ لاكوس : يبلغ طول هذه الطريق ٤٦٠٩ كلم ويبلغ طول الجزء المبلط منها ٣١٣٨ كلم (اي حوالى٦٨ بالمائة) ويبلغ طول الجزء المغطى بالحصى ١٠١٦ كلم (اي حوالى ٢٢ بالمائة) واما الباقي وطوله ٤٥٥ كلم (اي اقل من ١٠ بالمائة)فترابيّ . ويجري العمل في تبليط الاجزاء المتبقية من الطريق . إن الجزء الواقع منها خلال موريتانيا والبالغ طوله ٢٠٤ كلم مبلط بصورة كاملة .

ـ طريق القاهرة ـ كابورن : تربط هذه الطريق مصر مع بتسوانا مارة بالسودان والحبشة وكينيا وتنزانيا وزامبيا ، يبلغ طول الطريق ٩١٥٠ كلم منها ٥٣٦٦ كلم مبلطا (اي ٥٨,٦ بالمائة) و ١٩٨٠ كلم مفروشة بالحصى (اي ٢١,٦ بالمائة) و ١٨٠٥ كلم منها ترابي ،وتتخذ الاجراءات لاكمال تبليط الاجزاء المتبقية منها . وإن الجزء الواقع منها في مصر يبلغ طوله ١٢٦٥ كلم منه ٩٤٥ كلم مبلطاً والباقي ترابي . والجزء الواقع منها في السودان يبلغ طوله ١٥١٦ كلم منها ١٤١٤ كلم مبلطاً والباقي ترابي .

ـ طريق الجزائر ـ لاكوس : تربط هذه الطريق الجزائر ومالي والنيجر ونيجيريا ، يبلغ طول الطريق ٨٥٩٤ كلم منها ٤١٥٧ كلم مبلطا و٤٨٩ كلم مفروشاً بالحصى و ٣٩٨٤ كلم ترابياً . ومع ان عمليات التبليط تسير بصورة مقبولة في الجزائر وتونس الا ان الأجزاء الواقعة في مالي والنيجر ما زالت ترابية . فالجزء الواقع في تونس والبالغ طوله ٥٠٧ كلم مبلط باجمعه ، اما الجزء الواقع منها في الجزائر فيبلغ طوله ٣٢٦٦ كلم منها ٢٠٩٦ كلم مبلطا والباقي ١١٧٠ كلم ترابياً . وتجري دراسة ربط شبكة الطرق الافريقية مع شبكة الطرق الاوروبية عن طريق المغرب عبر مضيق جبل طارق محققاً الربط مع الجزء الغربي من شبكة الطرق الاوروبية . اما الربط الثاني فعن طريق القاهرة ـ اقطار المشرق العربي وتركيا ومحققا الربط بالجنوب الشرقي من شبكة الطرق الاوروبية .

ملاحظات وتوصيات

لا يزال قطاع النقل داخل القطر الواحد ، وبين الاقـطار العربيـة في افريقيـا في اطواره الاولى مما يتطلب النهوض بهذا القطاع بما يتـلاءم ومتطلبـات الحاضـر والمستقبل آخـذين بعين الاعتبار ما يجري من تحولات اجتماعية واقتصادية وسياسية عـلى ساحـة الوطن العـربي . وإن التجزئة السياسية فرضت نوعاً من الاقليمية ادت الى عدم الاهتمام بهذا القطاع ، وان تحسين سبل النقل ووسائله وتطويرها يعد من المتطلبات الاساسيـة لنمو الـوعي الوحـدوي والتكامـل الاقتصادي .

فخـطوط السكك الحـديد تتكـون من شبكات منفصلة وهي عـلى العموم قليلة لا تفي بحاجة النقل بين الاقطار المعنية ولا تساعد إطلاقاً على أن تكون أساساً لانـدماج اقتصـادي اذ تعكس الخطوط الحديدية الموجودة حالياً التفكك السياسي الذي اوجده الاستعمار الاوروبي في المغرب العربي . وتنتشر شبكات الطرق البرية المعبدة داخل كل قطر الا أنها ما زالت قليلة وغير قادرة على مواجهة النمو الاقتصادي ، كما أن الطرق البرية بين هذه الاقطار قليلة ورديئة بصورة عامة .

اما النقل النهري فإنه متأخـر لعدم صـلاحية بعض الانهار للمـلاحة بسبب قلة عمقهـا وتذبذب منسوب مياهها وكثرة المنعطفات في مجاريها . وبالنسبة للنقل البحري فإن هذا الجزء من الوطن العربي يشرف على عدة بحار مهمة ويسيطر على اهم المضايق والممرات التي تصل بينها مما جعله يتبوأ موقعاً مهماً في النقل البحري العالمي . إلا أن موانئه بحاجة الى زيادة طاقتها وتحسين خدماتها إضافة الى توسيع الاسطول البحري العربي ليفي بمتطلبات التطور الاقتصادي .

ويمكننا في النهاية ان نؤكد على بعض التوصيات لمعالجـة مشاكـل الطرق والنقـل في هذا الجزء من الوطن العربي وهي :

ـ إن معالجة مشاكل النقل ، تتطلب وضع خطة واضحة مبنية على مسح شـامل لمصـادر الثروات المعدنيـة ، والامكانـات الزراعيـة والصناعيـة في المنطقـة ، وتخطيط جهـاز النقل من شبكات طرق برية وخطوط سكك حديد وموانىء بحرية ومطارات دولية ومحلية مع وسائط النقل اللازمة لها ؛ وذلك للايفاء بالحاجات الاقتصادية والاجتماعية بشكل كاف ، مع توجيه النقـل المناسب الى الوسيلة المناسبة واحـداث جهاز للقيـام بالـدراسات المتـطلبة للفعـاليات المـذكورة اعلاه ، وتقديم التوصيات ومتابعة تنفيذها .

ـ إعطاء الاسبقية لتنفيذ المحاور الرئيسية التي تربط اقطار المنطقة مع بعضها البعض لزيادة التعاون فيما بينها ، يلي ذلك تطوير شبكات النقل الداخلية لكل قطر منها .

ـ اعتماد السكك الحديد كوسيلة افضل في نقل البضائـع الثقيلة والمفككة وذات الحجم الكبير وللمسافات الطويلة .

جدول رقم (١)

مقارنة لشبكات النقل في الاقطار العربية بافريقية

القطر / البيانات	تونس	الجزائر	الجماهيرية العربية الليبية	السودان	الصومال	مصر	المغرب	موريتانيا
المساحة (مليون كلم²)	٠,١٦٤	٢,٣٨	١,٧٦	٢,٥	٠,٦٣٧	١	٠,٤٤٧	١,٠٠
السكان (مليون)	٥,٩	١٥,٧	٢,٥٣	١٨,٠	٣,٣	٣٩	١٨,٣	١,٢
الكثافة (شخص/ كلم²)	٣٦	٦,٦	٢	٧	٥	٤٠	٤١	١,٢
الزيادة السكانية (٪)	٢,٣	٣,٢	٣,٠	٢,٥	٢,٤	٢,٢	٢,٨	٢,٠
نسبة الحضر (٪)	٤٨	٥٠	٥٣	١٣	٢٦	٤٤	٣٧	١٠
دخل الفرد (دولار)	٨٦٠	٧٨٠	٦٦٥٠	١٧٠	١١٠	٤٦٠	٦٧٠	٢٠٠
الطرق البرية (كلم)	١٧٠٠٠	٧٩٠٠٠	١٠٠٠٠	١٦٠٠٠	١٧٧٠٠	٢٧٠٠٠	٣٠٠٠٠	٧٠٠٠
الطرق المبلطة (كلم)	١٢٠٠٠	٣٦٠٠٠	٥٠٠٠	١٥٠٠	١٤٠٠	١٢٠٠٠	٢٥٠٠٠	٥٠٠
كثافة الطرق (كلم/ ١٠٠٠ كلم²)	١٠٣,٧	٣٣,٢	٥,٧	٦,٤	٢٧,٨	٢٧	٦٧,١	٧
كثافة الطرق (كلم / ١٠٠٠ نسمة)	٢,٩	٥,٠	٤,٠	٠,٩	٥,٤	٠,٧	١,٦	٥,٨
مجموع المركبات	١٠٠٠٠٠	٣٥٠٠٠٠	٣٩٨٠٠٠	٥٢٤٠٠	١٠٤٠٠	٢٣١٠٠٠	٣٢٠٠٠٠	—
عدد السكان / عدد المركبات	٥٩	٤٥	٦	٣٤٤	٣١٧	١٦٩	٥٧	—
خطوط السكك الحديد (كلم)	٢٠٠٠	٤٠٠٠	صفر	٤٨٠٠	صفر	٣٩٠٠	٢٠٠٠	٧٤٠
كثافة السكك (كلم/ ١٠٠٠ كلم²)	١٢	١,٧	صفر	١,٩	صفر	٣,٩	٤,٥	٠,٧
كثافة السكك (كلم / ١٠٠٠ نسمة)	٠,٣	٠,٣	صفر	٠,٣	صفر	٠,١	٠,١	٠,٦
خطوط الملاحة النهرية (كلم)	صفر	صفر	صفر	١٧٠٠	صفر	٣٥٠٠	صفر	٦٠٠
الموانئ الرئيسية (عدد)	٥	١٠	٢	١	٤	٦	٧	٣
المطارات الدولية (عدد)	٣	٤	٢	١	١	١	٣	٢
المطارات المحلية (عدد)	٢	١٠	—	٤	٣	٩	٥	٩

ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوفرة .

- توحيد خطوط السكك الحديد بهدف جعلها قياسية لزيادة كفاءة النقل وادخال السرعة العالية تحقيقاً للمتطلبات الاقتصادية .

- التوسع في استخدام الاساليب الحديثة في النقل البحري والنقل البري .
- التركيز على صيانة الشبكات والوسائط والاجهزة بصورة دورية .
- الاهتمام بتدريب الكوادر لصيانة وتشغيل وادارة الشبكات والوسائط واجهزة ومستلزمات قطاع النقل لتأمين التشغيل المستمر بصورة كافية .
- تخصيص الاستثمارات اللازمة لتنفيذ نواقص شبكات ووسائط النقل .

المراجع

العربية

الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، امانة التخطيط ، مصلحة الاحصاء والتعداد . المجموعة الاحصائية لعام ١٩٧٦ .

مجلس الوحدة الاقتصادية العربية . « شبكتا الطرق البرية والخطوط الحديدية لربط الاقطار العربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي . » تونس ، ايار / مايو ١٩٨٠ . (الوثيقة رقم ٢)

الاجنبية

United Nations. «African Regional Plan for the Application of Science and Technology to Development.»

——. «Economic Survey of Africa - North African Sub - Region. »

——. «Survey of Economic Conditions in Africa.» 1972.

——، Economic Commission for Africa [ECA]. «The Trans - African Highway by Ousiane Gueye.» Addis Ababa.

World Bank. «Appraisal of Bethioua Port Project - Algeria.» 1974. (Peport no. 386a-AL)

——. «Appraisal of a Domestic Aviation Project- Sudan.» 1976. (Report no. 1029 a -SU)

——. Appraisal of Doukkala Irrigation Project - Kingdom of Morocco.» 1977. (Report no. 1431 a- MOR)

——. «Appraisal of a Highway Project- Sudan.» 1976. (Report no. PTR - 117 a)

——. «Appraisal of Jijel Port Project - Algeria.» 1977. (Report no. 1455 c -AL)

——. «Appraisal of Nouadhibou Port Project.» 1975. (Report no. 548a - MAU)

——. «Appraisal of a Railway Project-Algeria.» 1974. (Report no. 330a- AL)

——. «Appraisal of a Second Highway Project- Algeria.» 1977 (Report no. 1461a- AL)

——. «Appraisal of a Second Railway Project- Arab Republic of Egypt.» 1975. (Report no. 587 - EGT)

—— «Appraisal of the Somali Development Bank.» 1977. (Report no. 1341a- SO)

——. «Kingdom of Morocco.» 1977. (Report no. P- 1980-MOR)

——. «Memorandum on the Current Economic Position and Prospects of Algeria.» 1977. (Report no. 1315-AL)

——. «Port Alexandria Project.» 1976. (Report no. 990a- EGT)

——. «Somalia: Country Economic Memorandum.» 1977. (Report no. 1421a- SO)

——. «Tunisia Economic Position, Review of the Fifth Development Plan, 1977-1981.» 1977.(Report no. 1539- TUN)

خارطة الطرق البرية والسكك الحديد في الأقطار العربية بأفريقيا

الفصل الثالث

الحج وطرق المواصلات في البلاد العربيّة

هاني امين الشريف

مقدمـــة

لم يشهد العالم في تاريخه القديم والمعاصر استمرارية لاجتماع سنوي يؤمه مئات الالوف من الناس من شتى الاجناس والاعمار مثل ما يحصل ايام حج بيت الله الحرام في مكة المكرمة . والحج ركن من اركان الدين الاسلامي فرضه الله على المستطيعين من المسلمين ، ويتوجب على المسلم لدى ادائه الفريضة المذكورة ومناسكها التوجه الى بيت الله الحرام في مكة المكرمة والبقاء فيها اياماً معدودات اقصاها خمسة ايام يسبقها ويليها زيارة مسجد الرسول محمد (ص) في المدينة المنورة . وعلى هذا الاساس يراوح معدل الفترة الزمنية التي يقضيها الحاج داخل الاراضي السعودية بين ٢٠ و ٣٠ يوماً . كما أن كثيراً من المسلمين يفدون الى مكة المكرمة لاداء مناسك العمرة في اوقات مختلفة من السنة اهمها اشهر شعبان ورمضان ومحرم ، ورأس السنة الهجرية .

لقد احتل الوطن العربي ولاسيما الجزيرة العربية مكانة خاصة في تاريخ الانسان ، ولعبت الامة العربية الاسلامية دوراً مهماً في تطور الحضارة داخل وخارج حدود وطنها ، وخلال تلك الفترات التي ازدهرت فيها الحضارة الاسلامية حدث كثير من التطورات على شبكة المواصلات التي ربطت الجزيرة العربية بالاقطار الاسلامية وتم تحسين الطرق القديمة لكي تتلاءم وازدياد حجم المرور عليها الناتج عن اتساع رقعة الدول الاسلامية وازدياد الحاجة الى التنقل لاغراض الادارة والتجارة . ووصلت السفن التجارية الاسلامية حوالى سنة ٢٥٠ للهجرة الى الصين واتجهت ايضاً الى اليابان وكوريا .

ومما لا شك فيه أن تطور وسائل النقل خلال نصف القرن الماضي قد لعب دوراً فعالاً في زيادة عدد حجاج بيت الله الحرام الوافدين اليه من مختلف بقاع العالم ويلاحظ من الجدولين (١ ، ٢) ان ازدياد معدل دخل الافراد قد يكون لعب دوراً في زيادة عدد الحجاج الوافدين الى

مكة المكرمة . كما يلاحظ من الجدول رقم (٤) ان ٣٢ بالمائة من الحجاج قد استعملوا الطرق البرية و ٤٨ بالمائة الطرق الجوية و ٢٠ بالمائة الطرق البحرية .

ففي سنة ١٣٥٥ هـ كان عدد الحجاج الوافدين الى المملكة العربية السعودية ٤٩٥١٧ ، وتضاعف خمس مرات في سنة ١٣٨٥ اذ بلغ ٢٩٤١١٨، ثم ارتفع الى ٨٦٢٥٢٠ في سنة ١٣٩٩ ، اي بزيادة مئوية مقدارها ١٦,٤٢ بالمائة عن سنة ١٣٥٥هـ وبمعدل نمو سنوي مقداره ٣٧,٣٢ بالمائة .

ومن الجدول رقم (٢) يظهر جلياً أن الزيادة الرئيسة الحاصلة في عدد الحجاج بالنسبة للمجاميع السبعة تخص دول الشمال الافريقي والوسط الافريقي ، وكذلك دول آسيا ما عدا الاقطار العربية . وتشكل دول آسيا اعلى نسبة للحجاج من المجموع الكلي وتليها كما يلاحظ من الجدول رقم (٣) دول الشرق الاوسط ثم دول الشمال الافريقي ودول وسط افريقية .

اولاً : طرق المواصلات الحالية المستخدمة لاغراض الحج

إن وسائل النقل المستخدمة في الوصول الى مكة المكرمة من مختلف انحاء العالم تتضمن :

- الطرق الجوية
- الطرق البرية
- الطرق البحرية .

١ ـ الطرق الجوية

تقوم الخطوط الجوية التابعة لكثير من الدول بنقل الحجاج من بلدانهم الى ميناء جدة الذي يعتبر المركز الرئيسي لاستقبال الحجاج جواً وبحراً ، ومنها ينتقل الحجاج الى مكة المكرمة براً ثم الى المدينة المنورة براً . وترتبط المملكة العربية السعودية بالبلدان المجاورة لها بعدد محدود من الطرق تعتبر المنافذ الوحيدة للحجاج بطريق البر كما هو موضح في الجدول رقم (٥) .

٢ ـ الطرق البرية

يمكن قسمة اهم الطرق البرية التي يسلكها الحجاج الى قسمين رئيسيين :

أ ـ الطرق البرية القائمة داخل الاقطار العربية وتؤدي الى مكة المكرمة .

إن الطرق التي يسلكها الحجاج من الاقطار العربية الى مكة المكرمة هي :

(١) طريق حلب ـ دمشق ـ عمان ـ تبوك ـ المدينة المنورة ـ مكة المكرمة .
(٢) طريق بغداد ـ الرطبة ـ عمان ـ تبوك ـ المدينة المنورة ـ مكة المكرمة .
(٣) طريق بغداد ـ كربلاء ـ جديدة عرعر ـ المدينة المنورة ـ مكة المكرمة .

(٤) طريق بغداد ـ البصرة ـ الكويت ـ الهفوف ـ الرياض ـ المدينة المنورة ـ مكة المكرمة .
(٥) طريق الكويت ـ القيسومة ـ بريدة ـ المدينة المنورة .
(٦) طربق الكويت ـ القيسومة ـ الرياض ـ مكة المكرمة .
(٧) طريق الدوحة ـ الهفوف ـ الرياض ـ مكة المكرمة .
(٨) الشارقة ـ دبي ـ ابو ظبي ـ سلوى ـ الدوحة ـ الهفوف ـ الرياض ـ المدينة المنورة او مكة المكرمة .
(٩) طريق مسقط ـ نزوى ـ البريمي ـ ابو ظبي ـ سلوى ـ الدوحة ـ الهفوف ـ الرياض ـ المدينة المنورة او مكة المكرمة .
(١٠) طريق عدن ـ صنعاء ـ سادة ـ نجران ـ الرياض ـ مكة المكرمة او المدينة المنورة .
(١١) طريق عدن ـ صنعاء ـ سادة ـ أبها ـ الطائف ـ مكة المكرمة .

وتعتبر هذه الطرق من الطرق الدولية التي تنطبق عليها مواصفات الصنف ، اي ان عرض الممر الواحد فيها يراوح بين (٣ و٥ ,٣) م ، وهي معبدة بالاسفلت الكونكريتي او الحصى المثبت بالاسفلت ، هذا وتجدر الاشارة الى ان التطور قد اصاب قسماً كبيراً من هذه الطرق الدولية فتم تحسين اجزاء كثيرة منها بتعريضها او اعادة كسوتها بالاسفلت الكونكريتي .

ب ـ الطرق البرية القائمة خارج الاقطار العربية ، وهي :

(١) **الطريق الآسيوي** ، وتمر هذه الطريق بكثير من دول آسيا متضمنة فيتنام وماليزيا واندونيسيا ومارة بايران حيث ترتبط بشبكة الطرق البرية في العراق وتركيا . والمعلومات المتوافرة تبين ان الطريق المذكورة غير كاملة وان هنالك مسافات منها بحاجة الى تحسين انشاء . وهي بصورة عامة طريق ذات اتجاهين واطوالها كما يلي :

(أ) ١٠٨٣٢ كلم (الحدود التركية ـ الايرانية الى سايغون) .
(ب) ١٢٩٦٧ كلم (الحدود العراقية ـ الايرانية الى سنغافورة) .

(٢) **الطريق الاوروبي** ، تربط هذه الطريق الوطن العربي بقارة اوروبا عن طريق تركيا ، وهي بصورة عامة ذات مواصفات جيدة ومفتوحة طوال ايام السنة . والجزء الذي يربط تركيا بالعراق او سورية يعتبر اهم الطرق التي تخدم الحجاج الاتراك الذين يبلغ تعدادهم عشرات الالوف . فقد وصل عددهم الى (١٣٧٢٩١) في عام ١٩٧٦ كما أن كافة الحجاج الذين يسافرون برا يمرون اما بالعراق واما بسورية فالاردن فالمملكة العربية السعودية .

(٣) **الطريق الافريقي الشمالي** ، تعتبر هذه الطريق احدى اهم الطرق الدولية ، ومن المقرر أن تستوعب كثيراً من المرور القادم من اوروبا والذاهب اليها عن طريق شمال افريقية ، وذلك في حال انشاء حلقة الربط عند جبل طارق كما هو موضح في الخارطة . وتخدم هذه الطريق دول موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا ومصر . ثم انه يمكن بها الوصول الى العقبة بعد عبور قناة السويس ، او الاتجاه جنوباً وعبور البحر الاحمر. ويعتبر هذا المشروع من ضمن

مشاريع الهيئة الاقتصادية الافريقية التابعة لمنظمة الامم المتحدة . ولا تتوافر معلومات في الوقت الحاضر عن حال الطريق ، وهي على الاغلب مطروقة وربما كانت بحاجة الى بعض التحسينات .

(٤) الطريق الافريقي الوسطي ، تبدأ هذه الطريق من داكار عاصمة السنغال مارة بباماكو عاصمة مالي ثم كواكادوكو عاصمة فولتا العليا ومنها الى نيامي عاصمة النيجر ، وتمر بعدها في القسم الشمالي من نيجيريا مروراً بانجامينا عاصمة تشاد ، ويبلغ طول هذا الجزء ٤٦٥٤ كلم منها ٢٦٤٨ معبداً بالاسفلت اي (٥٧ بالمائة) . والاعمال جارية لاكمال القسم الباقي الذي ينتهي في ميناء مصوّع على البحر الاحمر . ويكون طول هذا الجزء مساوياً تقريباً للجزء الاول وما زالت هذه الطريق قيد الدراسة في مراحلها الاولى اذ لا تتوافر المعلومات عن الاجزاء المنجزة .

٣ ـ الطرق البحرية

إن المعلومات الاحصائية عن الطرق البحرية التي يستعملها الحجاج غير متوافرة بسبب عدم تطور احصاءات النقل في الوطن العربي والعالم الاسلامي بالمستوى المتعارف عليه في دول الغرب وامريكا واليابان . وتبين احصائيات الحجاج الداخلين الى المملكة العربية السعودية سنة ١٩٧١ ان ٨٤٥٤٧ منهم ، وهم يشكلون ٢٠ بالمائة من مجموع الحجاج ، قد قدموا بطريق البحر . ومن الصعب التكهن بنسبة الذين عبروا البحر الاحمر او الذين سافروا عن طريق البحر الابيض المتوسط او المحيط الهندي .

ثانياً : مدى صلاحية طرق المواصلات الحالية

١ ـ الطرق الجوية

إن انخفاض مستوى كفاية الموانىء الجوية والنقص في خدمات المسافرين في كثير منها يؤثران الى حد ما على راحة الحجاج المسافرين ، وبخاصة في ميناء جدة ، ومما لا شك فيه ان ايام الحج تمثل ذروة الحركة بالنسبة لميناء جدة الجوي والموانىء الجوية في اغلب الأقطار العربية والدول الاسلامية الاخرى كالباكستان وتركيا ونيجريا واندونيسيا .

٢ ـ الطرق البرية

على الرغم من التقدم الملحوظ في انشاء الطرق في معظم البلدان العربية وكثير من الدول الاسلامية فإن هنالك جهداً كبيراً يجب أن يبذل لانجاز حلقات الربط التي تكمل الطرق المؤدية الى مكة المكرمة اضافة الى المتطلبات الخاصة بتحسين مواصفات بعض تلك الطرق كزيادة عدد الممرات وتقوية طبقات التبليط والارتفاع بمستوى تأثيث الطرق لضمان السلامة والامان .

ومن اهم العوامل التي تؤثر تدريجياً في صلاحية الطرق البرية هو عدم توافر الصيانة الدورية المبرمجة والمعتمدة على الاسس العلمية الصحيحة . ومن المسلم به أن صيانة الطرق في البلدان العربية والاسلامية لم تحظ بالعناية والاهتمام المطلوبين لحماية ووقاية الاستثمارات الضخمة في مشاريع الطرق ، فأساليب صيانة الطرق ما زالت غير مستندة على برمجة علمية او تطبيق صحيح مما يستدعي استحداث مؤسسات كفيّة لهذا الغرض تكون ذاتية الاعتماد قائمة ضمن الوزارة المعنية ، على أن تكون مستقلة استقلالاً تاماً عن اجهزة انشاء الطرق ، اضافة الى الاعداد الخاص بالكوادر الفنية الذي يفضل أن يتم في الدول المتقدمة في هذا المضمار .

وهنالك في كثير من البلدان العربية والاسلامية مختبرات خاصة بالطرق ، ولكن تلك المختبرات ما زالت بحاجة الى تطوير وتحسين ، عدا تلك الموجودة في دولة الكويت ولها جهاز متطور ومختبرات حديثة لفحص اعمال الطرق واجراء البحوث الخاصة بذلك . ومن اهم ما تفتقر اليه شبكة الطرق البرية في البلدان العربية والاسلامية التأثيث العلمي الصحيح الذي يشمل توفير العلامات والاشارات المرورية الدالة والتحذيرية والارشادية سواء أكانت داخل او خارج المدن، وتخطيط الشوارع بالمواد العاكسة التي تزيد من درجة الامان الخاصة وقت الليل ، والنقص في تأثيث الطرق يؤثر في عملية انسياب المرور والقوافل المتجهة الى مكة المكرمة . كما أن النقص الكبير في وسائل الراحة والخدمات العامة على معظم الطرق في الاقطار العربية والاسلامية مقارنة مع الطرق في الدول المتقدمة في صناعة الطرق،يؤثر كثيراً في استخدام الطرق للانتقال من اي بلد الى مكة المكرمة . ومحطات الاستراحة والتزويد بالوقود واصلاح المركبات تعتبر من اهم المستلزمات المطلوبة ، وبخاصة على الطرق البعيدة عن المدن . ومن دون هذه المحطات ستكون الطرق ناقصة الاداء ومقتصرة بالدرجة الرئيسية على مركبات نقل البضائع وبعض الحافلات وعلى قليل من المركبات الخاصة الصغيرة .

اما من ناحية شبكة الطرق فيمكن القول انها جيدة الكسوة في منطقة الشرق الاوسط ، ولكنها غير متكاملة من ناحية الاطوال والعدد.وبالنسبة للطريق الآسيوية فإنها غير متكاملة الربط وإن كان كثير من القوافل يستعملها للوصول الى بغداد ومنها الى مكة المكرمة. وتعتبر الطريق المارة بشمال افريقية من الطرق الجيدة في بعض الاقسام وضمن حدود الدول التي تمر بها ، وفي مستوى دون المتوسط في اقسام اخرى . وعلى الاغلب فإن هذه الطريق لا تجلب كثيراً من الحجاج لعدم سهولة الانتقال من الدول البعيدة كالمغرب والجزائر وموريتانيا الى مكة المكرمة للاسباب التي تم ذكرها اعلاه . ومن المفضل اجراء دراسة لاستقصاء المعلومات الخاصة بهذه الطريق من النواحي التصميمية والمرورية يمكن الاستفادة منها في وضع الاسس لتطوير هذه الطريق الحيوية . واما الطريق الافريقية التي تربط شرق وغرب القارة في وسطها فإن حوالى ٥٠ بالمائة منها ما زال قيد المراحل التخطيطية . واما الجزء الاخير فإن ٥٧ بالمائة منه وطوله ٢٦٤٨ كلم معبد بالاسفلت واما الباقي البالغ ٢٠٠٦ كلم فإنه في مراحل التحسين .

ثالثاً : امكانية تحسين طرق المواصلات

مما لا شك فيه أن اي تحسين لطرق المواصلات بشتى انواعها سيؤثر في الفعاليات الاقتصادية ويكون له عدد من المردودات الاقتصادية والاجتماعية . ويعتمد ذلك ايضاً على توافر مبالغ الاستثمارات . فكما هو متعارف عليه فإن اجراء التحسينات يجب أن يستند على اسس علمية ودراسات جدوى اقتصادية ، وهذا غير متوافر بصورة كافية في الوقت الحاضر ، ويمكن تقسيم الامكانات الى نوعين رئيسين :

١ ـ امكانية تحسين جزئية

ويكون ذلك على نطاق القطر . فالاقطار ذات الدخل العالي يمكنها اجراء مثل تلك التحسينات . اما التي يكون دخلها محدوداً فإن اجراء تلك التحسينات قد يستغرق وقتاً اطول اذا لم يدعم من الدول الغنية .

٢ ـ امكانية تحسين جوهرية

وذلك على نطاق البلدان العربية او الاسلامية ومن الصعب تحديد تلك الامكانية في الوقت الحاضر دون استكمال الدراسات التي يجب ان تستحدث وتدعم . وعلى اي حال فالخطوة الاولى هي تشجيع البلاد العربية والاسلامية كافة لتحسين وسائل المواصلات بالنسبة للموانىء الجوية والبحرية الخاصة بالمسافرين ، واستكمال الاجزاء الخاصة بالطرق التي لها علاقة بالحج وتطوير محطات الاستراحة والتزويد بالوقود .

رابعاً : الطرق الجديدة المقترحة لتحسين نقل الحجاج

إن قطاع النقل والمواصلات في اغلب البلدان العربية والاسلامية ما زال في مرحلة متأخرة بعض الشيء عما وصلت اليه الدول المتقدمة في هذا المضمار . ونتيجة لذلك فإن مستوى الخدمات التي تقدم الى المسافرين ومن ضمنهم الحجاج ما زال دون المطلوب . ولتحسين هذا المستوى ينبغي وضع الاسس والمقترحات لدراستها ثم الاخذ بما هو افضل على الوجه التالي :

١ ـ تشكيل لجنة فنية لدراسة حركة الحجاج وانتقالهم والوسائل التي تستعمل من قبلهم ويشمل ذلك ايضاً مسحاً عاماً لشبكة الطرق وحالتها والموانىء الجوية والبحرية من ناحية خدمات المسافرين .

٢ ـ تشكيل هيئة اسلامية او عربية تكون نواة لمؤسسة متخصصة بنقل الحجاج والمعتمرين من دولهم الى مكة المكرمة وبالعكس بمختلف وسائل النقل البرية والجوية والبحرية وبدعم من الدول الاسلامية كافة ، على ان تتم دراسة الجدوى الاقتصادية لمثل هذا المشروع .

٣ ـ الاسراع بانجاز طريق الحج البرية في العراق وهي حلقة الوصل بين الطريقين الاسيويتين ومكة المكرمة مروراً ببغداد وكربلاء ، وجديدة عرعر والمدينة المنورة .

٤ ـ انشاء طريق تسير بمحاذاة ساحل الجزيرة العربية وتخدم الاقطار العربية في المنطقة كافة، على أن تتم دراسة ذلك من قبل اللجنة المقترحة في (١) اعلاه .

٥ ـ التنسيق مع منظمة الامم المتحدة والدول المعنية لتطوير واستكمال الطريق الافريقية الشمالية وتزويدها بكافة المستلزمات الحديثة من محطات خدمة وغيرها ، ورفع مستوى مواصفاتها علماً بأنه سيتم ربط هذه الطريق باوروبا عند جبل طارق .

٦ ـ تطوير الخدمات العامة ومحطات الاستراحة على الطريق المؤدية الى مكة المكرمة باعتماد الاساليب الحديثة على النطاق القطري .

٧ ـ تطوير الخدمات العامة في الموانىء الجوية بالنسبة للحجاج وغيرهم من المسافرين .

٨ ـ اعادة النظر في مستوى الخدمات المتوافرة والمقدمة للحجاج في الموانىء البحرية مثل ميناء جدة .

خامساً : آثار تطوير وسائل نقل الحجاج

إن لتطوير وسائل النقل في اي بلد اكبر الاثر على كثير من الفعاليات الاقتصادية والاجتماعية . ومما لا يقبل الشك انّ ازدياد حركة المرور بين البلاد العربية من جراء تطوير وسائل النقل فيها سيكون له آثاره الاقتصادية والسياسية والفكرية والثقافية .

فمن المسلم به ان تحسينات النقل تحفز النمو الاقتصادي وتساعد على زيادة الانتاج وتوفير الوقت او الاقتصاد بالوقت الخاص بالسفر . وكذلك فإنها تقلل من الاحداث التي لها قيمة اقتصادية عالية ، وقياس العوائد الاقتصادية لمشاريع النقل صعب بعض الشيء مقارنة مع قياس التكاليف الاقتصادية . فزيادة الراحة والملاءمة الناتجة عن تحسين خدمات النقل يصعب التعبير عنها بقيم نقدية . وعلى اي حال فإن اهم منافع مشاريع النقل الاقتصادية تتضمن : تقليل الحوادث والاضرار ، وتنشيط النمو الاقتصادي ، وتقليل تكاليف التشغيل ، وتقليل الوقت الضائع ، وزيادة الراحة والملاءمة .

اما بالنسبة للآثار السياسية التي ستنتج عن تحسين خدمات وسائل النقل فإنها تنعكس على تعارف ابناء الامة العربية فيما بينهم ، وتبادلهم الآراء ، وجمعهم كلمتهم ، ورفعهم الحواجز المصطنعة بينهم مما يـزيدُ من اواصر المودة والتقارب بينهم . كما أن زيادة اختلاط ابناء الامة العربية يؤدي الى تبادل ونقل العلم والمعرفة والتكنولوجيا من بلد الى آخر ، ودفع القوى العاملة الى مناطق النمو في الاقطار العربية متجاوزين كل الصيغ المصطنعة التي فرضتها القوى

الاستعمارية . زد على ذلك ان تطوير وسائل النقل يؤثر تأثيراً كبيراً في الحركات التعبوية العسكرية عند مجابهة الامة العربية للخطر الصهيوني وللطامعين في اراضيها ومياهها .

سادساً : اثر تنوع طرق المواصلات وتحسينها في زيادة عدد الحجاج

إن لتنوع طرق المواصلات المستخدمة للوصول الى مكة المكرمة علاقة مباشرة في ازدياد عدد الحجاج بسبب تباين دخول الافراد قياساً الى تكاليف النقل بالوسائط المعتمدة وتفضيل بعض المسافرين الانتقال بواسطة ما وعدم الانتقال بواسطة اخرى . فهنالك من يفضل النقل الجوي لسهولته مقارنة مع النقل البري . وفي حال عدم توافر الاول فإنه قد يقوم بسفرة الحج بالثاني او العكس ، وتبين دراسات الامم المتحدة أن تحسين الطريق بين استانبول والحدود الايرانية ـ التركية في بزركان من شأنه أن يشجع القوافل القادمة من اوروبا وتركيا وشمال ايران على المرور بالعراق ومنه الى مكة المكرمة ، ونظراً لتزايد عدد الحجاج القادمين من آسيا وتفضيلهم الانتقال بالوسائط البرية لقلة تكاليفها وملاءمتها لدخولهم الفردية فإن اهمية الدور الذي سيلعبه الطريق الآسيوي عند اكماله ستزداد ، كما أن بيانات الامم المتحدة اثبتت ان الطريق الآسيوي يعتبر من الحوافز الكبيرة لقوافل الحجاج والمعتمرين من الدول الاسلامية في آسيا ، وبخاصة الهند وبنغلاديش وباكستان وافغانستان .

ولولا التنوع والتحسين في طرق المواصلات لما بلغت زيادة الحجاج الوافدين الى مكة المكرمة نسبة ١٧٤٢ بالمائة بين سنة ١٣٥٥ ـ وسنة ١٣٩٩ هـ ، كما هو مبين في الجدول رقم (١) ، ولكن ذلك لا يعني أن التحسين قد بلغ ذروته ، بل على العكس هنالك حاجة ماسة الى كثير من الجهود لتطوير الخدمات البرية والجوية والبحرية . وهنالك حقيقة ثابتة هي ان تداخل ابناء الامة الاسلامية واخوانهم العرب سيؤدي الى زيادة اواصر الاخوة والتآلف ، وانتقال العلم والمعرفة والتكنولوجيا بين بلدانهم ، وتوعيتهم سياسياً ، واعدادهم فكرياً لمواجهة اعداء الامة العربية والاسلامية ، وبخاصة الصهاينة المعتدين ، لتحرير بيت المقدس من ادناسهم .

توصيـــــات

مما تقدم تدعو الحاجة الى اعتماد التوصيات الآتية :

١ ـ تشكيل لجنة فنية (هيئة فنية) متخصصة بموضوع النقل بوسائله كافة لدراسة احوال طرق المواصلات، وجمع المعلومات الاحصائية ، والتنسيق مع الدوائر الدولية والمحلية ليمكن اتخاذ الاجراءات الكفيلة بتحسين وسائط نقل الحجاج .

٢ ـ تشجيع وحث الدول الاسلامية كافة على تطوير وتحسين اساليب جمع المعلومات الاحصائية الخاصة بنقل الحجاج .

٣ ـ تشجيع وحث الدول الاسلامية كافة على تطوير خدمات المسافرين ، ولاسيما الحجاج ، على الطرق الدولية والموانىء الجوية والبحرية ، والارتفاع بمستواها الى حد المستطاع .

٤ ـ حث الدول الاسلامية كافة على تشجيع السفرات الجماعية الى الحج والعمرة بمختلف وسائط النقل وباسعار زهيدة اسوة بما يحدث في دول القارتين الاوروبية والامريكية في مواسم العُطل الصيفية .

٥ ـ تشجيع وحث الدول الاسلامية على تطوير اجهزة ودوائر النقل والطرق ، وتحسين وسائل الانشاء كمحاولة لتقليل تكاليف الانشاء وتوحيد الجهود في هذا المضمار .

جدول رقم (١)

نمو عدد الحجاج الوافدين الى مكة المكرمة

السنة الهجرية	مجموع الحجاج الوافدين الـــى المملكة العربية السعودية	الازدياد المئوي عن سنة الاساس (١٣٣٥هـ)	الازدياد المئوي عن سنة الاساس (١٣٨٠هـ)
١٣٥٥	٤٩٥١٧	سنة الاساس	
١٣٦٥	٦١٢٨٦	٢٤	
١٣٧٥	٢٢٠٧٢٢	٣٤٦	
١٣٨٠	٢٨٥٩٤٨	٤٧٧	سنة الاساس
١٣٨٥	٢٩٤١١٨	٤٩٤	٣
١٣٩٠	٤٣١٢٧٠	٧٧١	٥١
١٣٩٩	٨٦٢٥٢٠	١٧٤٢	٢٠٢

جدول رقم (٢)

عدد الحجاج نسبة الى المواقع والقارات

القطر / السنة	١٣٩٠هـ/ ١٩٧١م	١٣٩٦ هـ	١٣٩٩ هـ	معدل النمو السنوي (١٣٩٠-١٣٩٩هـ) (٪)	معدل النمو السنوي (١٣٩٠-١٣٩٦هـ) (٪)
آسيا الاردن الجمهورية العربية السورية العراق فلسطين لبنان	٨٠٢٨٠	٩٩٣٠١	٢١١٣١٢	٧,٦٧	٤
النسبة المئوية للزيادة		٢٤	٦٩		
الامارات العربية المتحدة البحرين قطر الكويت	١٦٩٣٨	١٤١٩١	١٨٠٩٠	١٠,٨	٢,٦٧-
النسبة المئوية للزيادة		١٦-	٧		
بقية دول آسيا	١٦١٠٤٥	٢٨٤٥٥٦	٢٥٧٥٩٢	٧,٦٧	١٢,٨٣
النسبة المئوية للزيادة		٧٧	٦٠		
افريقية تونس الجزائر الجماهيرية العربية الليبية مصر المغرب موريتانيا	٤٢٨٥٦	١٠٥١٨٩	١٤٥٥٣٥	٢٧	٢٤,٢
النسبة المئوية للزيادة		١٤٥	٢٤٠		

تابع جدول رقم (٢)

السنة / القطر	١٣٩٠ هـ / ١٩٧١م	١٣٩٦هـ	١٣٩٩ هـ	معدل النمو السنوي (١٣٩٠ ـ ١٣٩٩هـ) (٪)	معدل النمو السنوي (١٣٩٠ ـ ١٣٩٦هـ) (٪)
السنغال كاميا مالي فولتا العليا النيجر نيجريا تشاد السودان اثيوبيا	٦١٣١٦	١٢٢٢١٨	٩٥٣٤٤	٦,١١	١٦,٥
النسبة المئوية للزيادة		٩٩	٥٥		
بقية دول افريقية	١٠٤٦٣	١٣٨١٤	١١٥٦٦	١,٢٢	٥,٣٣
النسبة المئوية للزيادة		٣٢	١١		
اوروبا	٣٨٢٨	٤٥٨٦	٣٣٥٥	٠٢,٢٢	٢ـ
النسبة المئوية للزيادة		١٢ـ	٢٠		
امريكا	٤٣١٢٧٠	٧١٩٠٤٠	٨٦٢٥٢٠	١١,١١	١١,٧
النسبة المئوية للزيادة	١٠٠	٦٧	١٠٠		

جدول رقم (٣)

نسبة التوزيع الجغرافية بالنسبة الى المجموع

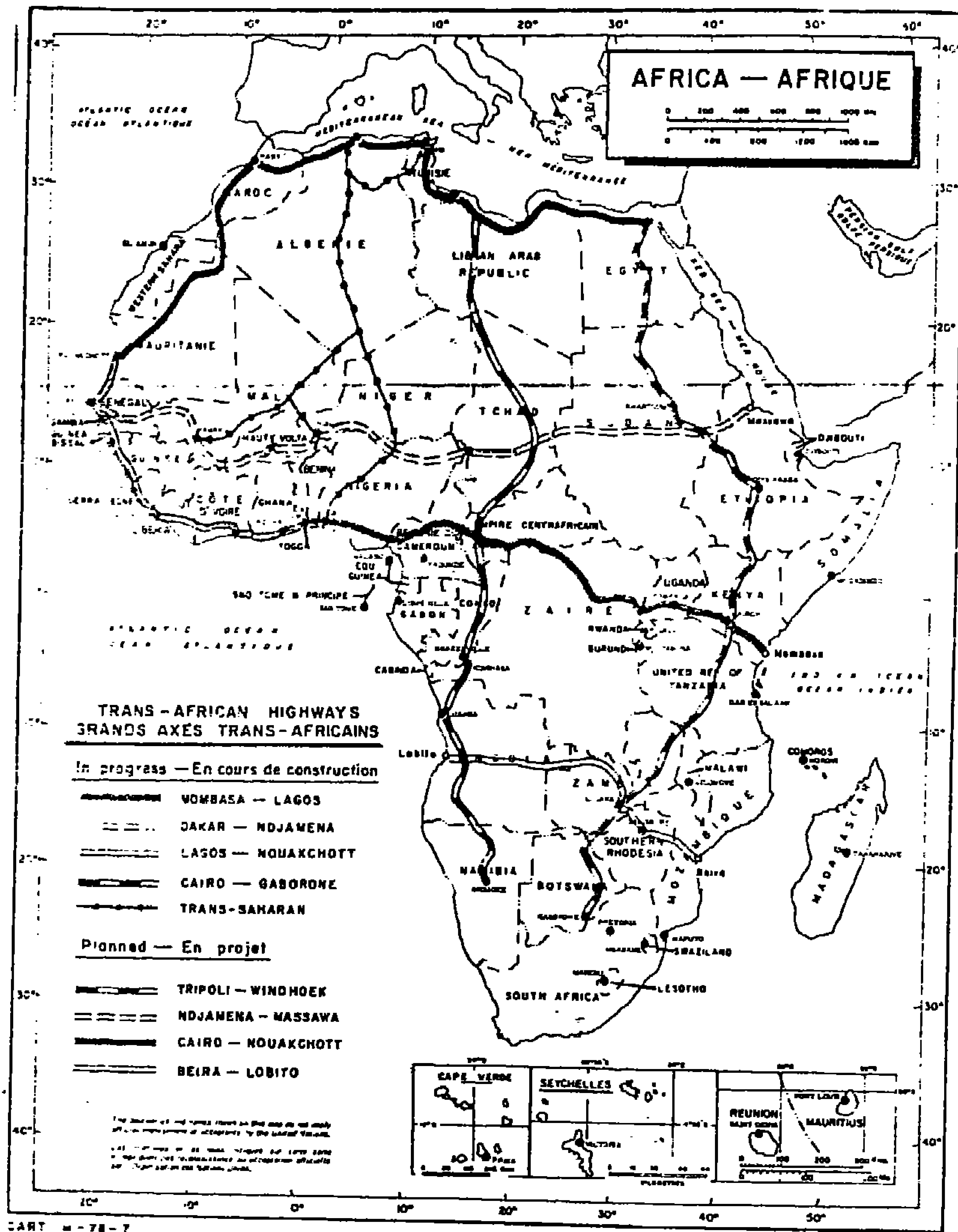
السنـــة / مجموعـة الاقطـار	١٣٩٠ هـ	١٣٩٦ هـ	١٣٩٩ هـ
آسيا: الاردن، الجمهورية العربية السورية، العراق، فلسطين، لبنـان	١٩	١٤	٢٤
الخليج العربي، الكويـت	٤	٢	٢
بقية دول آسيا	٣٧	٤٠	٣٠
افريقية: دول الشمال الافريقي	١٠	١٥	١٧
دول وسط افريقية والتي يخدمها الطريق الافريقي الوسطي عبر القارة	١٤	١٧	١١
بقية دول افريقية	٢	٢	١
اوروبا وامريكا	٠,١	٠,٠٤	٠,٠١

جدول رقم (٤)

وسائط نقل الحجاج ، لسنة ١٣٩٠ هـ (٥ / ٢ / ١٩٧١)

وسائط النقـل	العـــدد	النسبة المئوية من المجموع
بـرا	١٣٨٠٦٠	٣٢
جـوا	٢٠٨٦٦٣	٤٨
بحـرا	٨٤٥٤٧	٢٠
المجمـوع	٤٣١٢٧٠	

الطرق العامة عبر افريقية



الفصل الرابع

شبكة الطرق البرية والموارد المالية

عبد الرازق حسن

مقدمة

تعتبر شبكة الطرق من المشروعات اللازمة لتحقيق التنمية الاقليمية والوحدة الاقتصادية بين البلدان العربية . ولهذا رأينا أن نركّز الضوء على هذا الموضوع من عدة جوانب . وتشير هذه المقدمة الى اهمية مشروعات الطرق وتشرح الضوابط الجغرافية في الوطن العربي واثرها في تحديد شكل الشبكة ، وكذلك الضوابط البشرية وتأثيرها فيها .

ولما كان موضوع التنمية الاقليمية والوحدة الاقتصادية بين البلدان العربية واحداً من الموضوعات التي نالت قدراً من الاهتمام في نطاق جامعة الدول العربية فقد عرضنا الاتفاقات التي تعرضت لهذا الموضوع بشكل سريع . ثم اتبعنا ذلك بعرض لشبكة الطرق العربية الدولية كما اقرها مجلس الوحدة الاقتصادية من ناحية مساراتها ، وكذلك الاطوال التي تحتاج الى رصف في هذه الشبكة مع محاولة تقدير تكاليف اجزاء الشبكة التي تحتاج الى رصف مع مراعاة ان هذا التقدير مبدئي وتقريبي نظراً لاختلاف تقديرات التكلفة من موقع لآخر في البلد نفسه ، بل في القطاع الواحد لاختلاف بُعد اجزائه عن مواقع المواد الخام والعمالة .

وتعرضت الدراسة لاساليب تمويل مشروعات الطرق اما من مصادر داخلية او من مصادر خارجية ، وذلك على مستوى كل قطر . ونظراً لأن بعض الاقطار العربية غير النفطية يعتمد في سد فجوة التمويل على التمويل الخارجي فلقد تم القاء الضوء على امكانات التمويل الاجنبي بصفة عامة مع استشراف آفاقه المحتملة في الثمانينات . وكان من الطبيعي ان يتم اقتراح برنامج للتمويل في نطاق التعاون الاقليمي بين الاقطار العربية . وقد تعرضت الدراسة لاسلوب تحليل المنافع والتكاليف في تقويم مشروعات الطرق التي تعتبر من مشروعات البنية الاساسية اللازم توافرها بدءاً قبل تحقيق اي تنمية اقتصادية . فوجود شبكة متكاملة كما وكيفا ضروري لتحقيق دورة الاقتصاد القومي وما يتطلبه ذلك من نقل الافراد والمنتجات والمواد . بل ان وجود مثل هذه الشبكة

القادرة دليل على التقدم الاقتصادي . لذا كان هناك بعض المؤشرات المشتقة بياناتها من الشبكة تستخدم في المقارنة بين اقتصاديات البلدان الغنية واقتصاديات البلدان الفقيرة . ومن هذه المؤشرات نصيب الفرد من الطرق ، ونصيب الكيلومتر المربع من المساحة الكلية للقطر من الطرق ، ونسبة ما ينفق على اعمال الصيانة الى الدخل القومي .

وباستقراء هذه المؤشرات ، تبيّن ان الدول الغنية تحتفظ بمعدلات اكبر من الدول الفقيرة ، ومن هنا كان وجود شبكة قادرة من الطرق كماً وكيفاً دليلاً ومؤشراً على مدى التقدم ومواجهة حاجات النشاط الاقتصادي .

وتمثل مشروعات الطرق او مشروعات النقل بصفة عامة دوراً بارزاً في اعادة توزيع الخريطة السكانية ، فتركز السكان في منطقة دون اخرى في بلد ما يترتب عليه مع مرور الزمن عدم كفاية الموارد وزيادة ضخمة في الكثافة السكانية مع ما يصاحبها من مشاكل وقصور في الخدمات والمرافق الاساسية . ولذا يصبح من المنطقي التفكير في اعادة توزيع الخريطة السكانية بانشاء تجمعات سكانية جديدة في مناطق جذب اخرى وانشاء شبكة من الطرق تربط التجمعات القديمة بمناطق الجذب الجديدة .

ولا تخفى الاهمية السياسية والاستراتيجية لمشروعات الطرق خصوصاً في البلدان الممتدة الاطراف ، قليلة السكان . فوجود شبكة قوية ضروري لتحقيق الوحدة السياسية في هذه البلاد . كما أن المدخل المنطقي لمشروعات التكامل الاقتصادي او الوحدة الاقتصادية تبدأ عادة بتيسير سبل الاتصال سواء بالطرق ام بالنقل الجوي ام البحري والاتصالات . فحتى يمكن الاستفادة من المزايا النسبية لبعض دول التكامل او الوحدة الاقتصادية لا بد من وجود شبكة من الطرق تيسر نقل الافراد والمنتجات والمواد .

وفي ختام هذه المقدمة السريعة نشير ايضاً الى الاهمية الاستراتيجية للطرق في الحروب وقد مثلت دوراً بارزاً في المعارك والحروب كما يتضح من استقراء التاريخ العسكري اذ هي الشرايين التي تربط اجزاء المجتمع ، فإذا ما تقطعت اصيب المجتمع بالشلل . ولذا فإن اجبار الحياة الاقتصادية والاجتماعية على التوقف في اي مجتمع من المجتمعات يكون بضرب شبكة الطرق ، وبالتالي يصبح تحقيق النصر امراً وشيكاً .

وتنطوي مشروعات النقل على تنمية الشبكة كماً وكيفاً ، اي بالتوسع في شبكة الطرق الحالية (رأسياً وافقياً) باضافة اطوال جديدة او بتوسيع وتقوية الشبكة الحالية .

وتنقسم حاجات النقل التي ينبغي توفير شبكة من الطرق لمواجهتها على المستوى القطري الى قسمين رئيسيين هما : حاجات الافراد والنشاط التجاري والصناعي والتعامل مع العالم الخارجي . ويتوقف حجم هذه الحاجات على عوامل عديدة منها : مستوى الدخل الفردي ، والكثافة السكانية ، والخريطة السكانية وتوزيعها ، ومواقع مراكز الانتاج ، ومواقع مراكز الاستهلاك . والقسم الثاني هو الحاجات خدمة لعوامل اقتصادية خاصة مثل الاصلاح الزراعي والتعدين والنفط والسياحة .

اولاً : الضوابط الجغرافية والبشرية التي اثرت في شبكة الطرق في الوطن العربي

١ ـ الضوابط الجغرافية

ويمكن التعرف اليها في ضوء عدد من الحقائق تستند الى الادراك الجغرافي السليم لكل من الموقع الجغرافي ، وشكل السواحل ، وشكل السطح ، وصفة المناخ .

فمن ناحية الموقع يتمتع الوطن العربي بموقع جغرافي فريد ، اذ يحتل مكاناً وسطاً بين القارات الثلاث ، آسيا وافريقية واوروبا ، ويقع بين منطقتين من اشد مناطق العالم ازدحاماً بالسكان اذ يجتمع فيهما ثلثا سكان العالم . ولهذا كان الشرق العربي ملتقى الطرق التي تربط بين هاتين المنطقتين . وعن هذه السبيل اكتسب اهمية في العصور القديمة والحديثة على السواء كملتقى طرق . ومما زاد في اهمية الوطن العربي في العصر الحديث فتح قناة السويس (سنة ١٨٦٩) التي حولت البحر المتوسط الشرقي من مجرد منطقة مياه خلفية الى طريق للملاحة العالمية ، وكذا مد خطوط السكك الحديدية في العراق وسورية وفلسطين . اما الطرق البرية فإنه نظراً لوجود الجبال في الشمال ، والصحراء في الجنوب ، كان لا بد لهذه الطرق التي تمتد بين ساحل البحر المتوسط والخليج العربي من أن تمر باراضي الهلال الخصيب كالطريق التي تبدأ من بيروت مارة بسورية والعراق فالكويت والسعودية .

وأما البلاد العربية الواقعة شمالي افريقية ، فالساحل الافريقي عند تونس يقترب من اوروبا ، حتى انه يمكن أن يقسم حوض البحر الابيض الى قسمين غربي وشرقي . ومن تونس تمتد سلسلة من الجبال نحو الغرب ، حتى مضيق جبل طارق وساحل المغرب على المحيط الاطلسي ، وتكوّن حاجزاً يفصل الصحراء الكبرى في الجنوب عن اراضي البحر المتوسط نفسه في الشمال . ويختلف الحوض الشرقي عن ذلك اذ لا توجد فيه سلسلة جبلية ، فتزحف الصحراء حتى تصل الى مياه البحر . وفي المنطقة بين غرب الدلتا وتونس ، تسود ظروف شبه صحراوية في ليبيا الساحلية . واما من ناحية السطح فيحد الشرق العربي في الشمال جزء من النطاق الجبلي . وفي جنوبه منخفضان ، احدهما حوض البحر الابيض الشرقي ، والثاني الخليج العربي .

وفي بلاد الشام ومصر حددت الامتدادات الطولية للتضاريس شكل الشبكة . فهي في عمومها شبكة طولية بها ارتباطات عرضية . وفي شرق بلاد الشام يستوي السطح في معظم جهاته وتكثر المجاري المائية . واما في الجنوب فجبهة بحرية ضيقة ، مما يجعل قيام ميناء امراً صعباً . ولذا كان ميناء البصرة في حقيقته ميناء نهرياً اذ يبعد عن الخليج بحوالى ١٠٠ كلم . وفي السودان اقليم متجانس السطح في استواء ، تحيط به الجبال في الشرق والجنوب . وقد ادى استواء السطح الى صلاحية النهر وروافده للملاحة . والسودان من ناحية السطح صالح لمد الطرق وخطوط السكك الحديدية .

اما من ناحية المناخ فمعظم الجهات العربية ينتمي الى النوع الصحراوي الجاف وقليل منها ينتمي الى مناخ البحر الابيض المتوسط ، او النوع المداري المطير . وفي الجهات الصحراوية تحدد موارد الماء طرق النقل ، وقد كانت لهذا اهمية يوم كانت القوافل هي وسيلة النقل الرئيسية . واليوم قصرت وسائل النقل الحديث المسافات بين البلاد فقلت اخطار هذه الناحية الاساسية في النقل الصحراوي . ولكن رياح الصحراء وما تسفيه من رمال يجعل صيانة الطرق التي تمر بها مسألة ضرورية غالية النفقات . غير ان المناخ الصحراوي وقلة السحب يسهلان النقل الجوي الى حد كبير . واما في البلاد الواقعة على حوض البحر المتوسط فلا خطر من العوامل المناخية على وسائل المواصلات الا في النادر . واما في البلاد الواقعة في المناطق المدارية (السودان) فإن الظروف المناخية (الامطار) اقوى تأثيراً في وسائل النقل . وعلى اي حال فإن البلاد العربية مهما اختلف مناخها فهي من احسن البلاد صلاحية للنقل الهوائي .

٢ ـ الضوابط البشرية

وتتمثل هذه الضوابط في القوى الخارجية الطامعة ، بما لها من اثر مباشر بصورة او باخرى في انشاء المواصلات تحت ضغط عوامل اقتصادية اكثر من اي شيء آخر ، كالحصول على المواد الخام او فتح اسواق والسيطرة عليها . وعليه فإن خدمات النقل كانت تتأثر بتلك الاهداف وجذورها . الا أنه مع رياح الاستقلال التي عمت الوطن العربي لم يعد لمثل تلك الضوابط تأثير في الشبكة ، التي اصبح تخطيطها يتم في حدود الحاجات القطرية ، وما يلبي من متطلبات التكامل الاقتصادي المنشود في الوطن العربي ويحقق رفاهيته ورفعة المستوى الاقتصادي للانسان فيه .

ثانياً : الوحدة الاقتصادية في الوطن العربي وميثاق جامعة الدول العربية واتفاقاتها

قبل التعرض تفصيلاً لهذه الشبكة من الطرق العربية الدولية يحسن بنا أن نشير في البدء الى ما تضمنه ميثاق جامعة الدول العربية من مواد تتعلق بتحقيق التعاون بين البلدان العربية في الشؤون الاقتصادية والمالية ، وكذلك الاتفاقات المبرمة في نطاق الجامعة والمتصلة بالشؤون المالية والاقتصادية . ذلك ان انشاء شبكة من الطرق العربية الدولية انما يتم بدافع من اثنين ، تلبية الحاجات القطرية ، ويكون ذلك في نطاق اتفاقات ثنائية ؛ تلبية الرغبة في تحقيق التعاون بل التكامل الاقتصادي ، بما يحقق في النهاية النفع للانسان العربي . ولقد نص ميثاق جامعة الدول العربية على ذلك في المادة (٢) . ومن اغراضها تعاون الدول المشتركة فيها تعاوناً وثيقاً بحسب نظم كل دولة منها واحوالها في الشؤون التالية :

ـ الشؤون الاقتصادية والمالية ، ويدخل في ذلك التبادل التجاري والجمارك والعملة وامور الزراعة والصناعة .

ـ شؤون المواصلات ، ويدخل في ذلك السكك الحديد والطرق والطيران والملاحة والبرق والبريد .

وفي هذا المجال ابرمت اتفاقيتان في نطاق جامعة الدول العربية هما حجر الزاوية في تحقيق الوحدة الاقتصادية المنشودة في الوطن العربي، اولاهما ، اتفاقية بشأن تسهيل التبادل التجاري وتنظيم الترانزيت بين دول الجامعة العربية عام ١٩٥٣ ، والثانية اتفاقية الوحدة الاقتصادية بين دول الجامعة العربية . وقد تضمن الفصل الاول من هذه الاتفاقية بياناً بالاهداف والوسائل على النحو التالي : «تقوم بين دول الجامعة العربية وحدة اقتصادية كاملة تضمن بصورة خاصة تلك الدول لرعاياها على قدم المساواة :

١ ـ حرية انتقال الاشخاص ورؤوس الاموال .

٢ ـ حرية تبادل البضائع والمنتجات الوطنية والاجنبية .

٣ ـ حرية الاقامة والعمل والاستخدام وممارسة النشاط الاقتصادي .

٤ ـ حرية التنقل والترانزيت واستعمال وسائل النقل والموانىء والمرافىء والمطارات المدنية .

٥ ـ حقوق التملك والايصاء والارث » .

ويتضح من هذه الاهداف انها ترمي الى رفع الحواجز السياسية امام ممارسة النشاط الاقتصادي ، مما يعمل على تحقيق وحدة اقتصادية بين اقطار الوطن العربي . لكن هذه الوحدة الاقتصادية المنشودة يصعب تحقيقها دون شبكة قوية للنقل والاتصال بين اقطار الوطن العربي في مشرقه ومغربه . ولئن كان البحر الابيض المتوسط يمثل دوراً مهماً في تيسير النقل والاتصال بين دول المغرب العربي ، فإن الطرق في المشرق تمثل دوراً لا يقل عنه اهمية .

ثالثاً : شبكة الطرق العربية الدولية

تتكون اقسام شبكة الطرق البرية العربية الدولية كما اقرتها اللجنة الدائمة للمواصلات ووافق عليها مجلس جامعة الدول العربية من :

١ ـ طريق اللاذقية ـ طرابلس ـ بيروت ـ صور باتجاه فلسطين . ويبلغ طول هذه الطريق ٣٤٠ كلم وتمر في اراضي سورية ولبنان .

٢ ـ طريق بيروت ـ دمشق ـ بغداد ـ البصرة ـ الكويت ـ الظهران ـ الهفوف ـ الرياض ـ جدة ـ مع وصلة بين الهفوف وسلوى على حدود قطر . ويبلغ طول هذه الطريق ٣٨٣٣ كلم .

٣ ـ طريق حلب ـ حمص ـ دمشق ـ عمان ـ معان ـ تبوك ـ المدينة المنورة ، جدة ـ جيزان ـ الحديدة ـ عدن . ويبلغ طول هذه الطريق ٣٥٤٧ كلم .

٤ ـ طريق تبوك ـ شيخ حميد ـ معدية عبر خليج العقبة ـ الطور ـ السويس ـ القاهرة . ويبلغ طول هذه الطريق ٧٩٦ كلم .

٥ ـ طريق القاهرة ـ الاسكندرية ـ بنغازي ـ طرابلس ـ قابس ـ مدينة تونس ـ مدينة الجزائر ـ طنجة (مع وصلة بين قابس وتبسة وقسنطينة) . ويبلغ طول هـذه الطريق ٦٠٠٠ كلم . امـا الوصلة بين قابس بتونس وقسنطينة بالجزائر فتبلغ ٥٥٠ كلم .

٦ ـ القاهرة ـ السودان . وهناك ثلاث طرق للاتصال بين مصر والسودان ، الاولى غرب النيل عبر الصحراء الغربية وتبدأ من اسيوط ـ واحة باريس بطول ٣٢٥ كلم ، ثم تتجه جنوباً حتى الحدود المصرية السودانية بطول ٣٨٠ كلم فمدينة دنقلة ـ الدبة ، وتنتهي عند ام درمان بطول ١٢١٠ كلم داخل الاراضي السودانية ؛ والثانية طريق القاهرة ـ السويس ـ برنيس ـ بورسودان ـ الخرطوم ، بطول ٢٧٠٠ كلم ؛ والثالثة وهي المجاورة للنيل بين اسوان ـ وادي حلفا على شاطىء بحيرة السد العالي . وقد استقر الرأي نهائياً على اختيار هذه الطريق لربط القاهرة بالخرطوم ، وذلك طبقاً لاتفاق وزراء النقل والمواصلات لدول ميثاق طرابلس في اجتماعهم في القاهرة بتاريخ ٢٧ / ١٠ / ١٩٧٠ .

٧ ـ طريق بغداد ـ عمان ـ العقبة ـ معدية ـ طابا ـ السويس ـ القاهرة ، مع وصلة بين عمان والقدس، ووصلة ثانية بين المفرق والرمثا . ويبلغ طول هذه الطريق ١٧٣٥ كلم .

وهناك اضافات على هذه الشبكة الرئيسية جميعها غير مرصوفة نوضحها كما يلي :

ـ طريق حديثة ـ دير الزور ـ السجة ـ الرصافة ـ حلب ، بطول ٥٠٠ كلم منها ٥٠ كلم بالعراق و ٤٥٠ كلم بسورية . والطريق موازية للطريق رقم (٢) الا انها تنتهي عند حلب .

ـ كربلاء ـ حائل ـ حليفة ـ المدينة بطول ١٠٠٠ كلم ، منها ٣٢٠ كلم بالعراق و ٦٨٠ كلم بالسعودية . والطريق تربط العراق بالقطاع الشمالي الاوسط للمملكة العربية السعودية ،وتلتقي بالطريق رقم (٢) .

ـ طريق حميضة بالسعودية ـ معدية خليج العقبة ـ الكونتـلا ـ السويس بـطول ٢٥٠ كلم داخل الحدود المصرية .

ـ طريق تبوك ـ عينونة ـ معدية بالبحر الاحمر ـ الغردقة بطول ٢٧٥ كلم ، منها١٢٥ كلم بالسعودية و ١٥٠ كلم بالبحر الاحمر . والـطريقان يصـلان طريق الشـام ـ العراق ـ الخليـج ـ السعودية بمصر والسودان والشمال الافريقي .

ـ طريق مصر والسودان على امتداد نهر النيل وتبدأ من القاهرة اسوان وهي مرصوفة . اما الوصلة التي تحتاج الى رصف فتبدأ من اسوان ابو سمبل ـ وادي حلفا ـ كوشه ـ عبرى ـ دنقلة ـ الخرطوم ـ وادي نمر ـ كوستي ـ ملكال ـ منقلة ـ جوبا ـ حتى حدود السودان مع اوغندا ، مع وصلة من عبرى ـ واحدة سليمة بطول ١٠٠ كلم ، ووصلة من جوبا ـ زائير بطول ٣٠٠ كلم . ويبلغ طول هذه الطريق بالوصلتين ٢٦٥٠ كلم ، منها ٣٠٠ كلم بمصر و ٢٣٥٠ كلم بالسودان .

ـ طريق الشام ـ العراق ـ الكويت ـ دول الخليج . . وهناك وصلات يبلغ اجمالي اطوالها

٥٧٠ كلم بكل من قطر ودبي لاستكمال هذا الطريق حتى سلطنة عمان .

ـ طريق مسقط ـ سلالة ـ الغيضة ـ قشن ـ عتاب ـ شانون ـ حسانة ـ الشحر . ويبلغ طول هذه الطريق ١٤٠٠ كلم ، منها ٩٥٠ بسلطنة عمان ، و ٤٥٠ كلم باليمن الشعبية .

ـ طريق عدن ـ السقيا ـ معدية ـ (البحر الاحمر) زيلع ـ بربرة ـ كبريت ـ (الوصلة بين بربرة وكبريت مرصوفة) لاس انور ـ جارودي ـ الهامور ـ دوسة قاطع ـ بلوثورتو ـ ثم تصل بطريق مرصوفة حتى مقديشو ـ ويبلغ طول هذه الطريق التي تحتاج الى رصف ١٠٧٥ كلم موزعة كالآتي : ١٠٠ كلم باليمن الشعبية ، و ١٢٥ كلم بالمعدية بالبحر الاحمر ، و ٩٥٠ كلم بالصومال .

ـ استكمال طريق شمال افريقية المؤلفة من : طرق ابو كراع ـ بئر ام قرين ـ الزويرات ـ فديرك ـ اطار ـ اكجوجت ـ حتى نواكشوط بطول ٨٠٠ كلم ، وهي غير مرصوفة والمسافة كلها داخل موريتانيا ؛ وطريق تندوف ـ عين بنتيلي ـ بئر ام قرين بطول ٥٠٠ كلم ، منها ١٧٥ كلم بالجزائر و ٣٢٥ كلم بموريتانيا .

والجدول المرفق الرقم (١) يوضح اطوال الشبكة الرئيسية المرصوفة والاطوال التي ما زالت بحاجة الى رصف . ومن هذا الجدول يمكن رصد الحقائق التالية :

ـ تبلغ جملة اطوال الشبكة القومية ٢٤,٥ الف كلم تتركز نسبة كبيرة منها بالسعودية ومصر والسودان وليبيا بجملة اطوال ١١ الف كلم وبنسبة ٤٥ بالمائة من إجمالي اطوال الشبكة القومية .

ـ تبلغ جملة اطوال الشبكة التي ما زالت بحاجة الى رصف ٨,٦ الف كلم وبنسبة ٣٥ بالمائة من إجمالي الشبكة تتركز غالبيتها في السودان وموريتانيا وسلطنة عمان والصومال بجملة اطوال ٥,٣ الف كلم وبنسبة ٦٢ بالمائة الى جملة الاطوال غير المرصوفة .

ـ السودان هو البلد الوحيد الذي لم يرصف الجزء المار بأراضيه من الشبكة الدولية العربية بكاملها والبالغة حوالى ٢٣٠٥ كلم . والشبكة بوضعها السابق تحقق سهولة النقل والاتصال بين اقطار المشرق العربي عبر طرق ممهدة ومرصوفة في معظمها ، كما أنها سوف تيسر الاتصال بين المشرق العربي والمغرب العربي عبر مصر ، مع تشغيل العبارات عبر الخليج والبحر الاحمر . وسوف تكون هذه الشبكة بعد استكمالها وتوسعتها وتقويتها وصيانتها اساساً لجعل مشروعات التكامل الاقتصادي او الوحدة الاقتصادية امراً ممكناً .

رابعاً : تقدير تكاليف شبكة الطرق العربية الدولية التي تحتاج الى رصف

١ ـ تصنيف الطرق طبقاً لانواعها ومستويات تمهيدها

تنقسم الطرق الى اربعة مستويات تعرف بالمستويات النمطية للتصميم ، وهي كما يلي :

الرقم الكودي	نوع الطريق ودرجتها
صفر	١ ـ الطريق الاساسية الاولى تتكون من اربع حارات او اكثر تقسم الى مجموعات. وهذه الطريق عبارة عن اتجاهين ونوعية رصفها عبارة عن اسمنت او اسفلت خرساني .
١	٢ ـ المستوى الاول يتكون من حارتين او اكثر غير مقسمة . وهذه الطريق عرض الحارة فيها ٣,٥ م ورصفه عبارة عن اسمنت او اسفلت خرساني .
٢	٣ ـ المستوى الثاني يتكون من حارتين، اقل عرض للحارة فيه ٣ م ورصفه عبارة عن اسفلت خرساني او طبقتين من مادة للرصف ذات معالجة خاصة تسمى ليتيومينس.
٣	٤ ـ المستوى الثالث يتكون من حارتين، عرض كل منهما اقل من ٣ م ورصفه عبارة عن طبقتين من مادة للرصف ذات معالجة خاصة .

كما ان اقسام الطرق تنسب الى انواع التسوية والميولة للارض التي تنشأ عليها الطرق. وهذه الانحدارات والميولة القياسية تنقسم الى ثلاثة انواع هي :

- مستو ، الانحدار الطبيعي لها اقصى ميولة فيه بين صفر و ٩,٩ بالمائة .
- منحدر ، الانحدار الطبيعي له اقصى ميولة فيه بين ١٠ و ٢٤,٩ بالمائة .
- الجبلي ، الانحدار الطبيعي له اقصى ميولة فيه اكبر من ٢٥ بالمائة .

٢ ـ العوامل والاعتبارات الرئيسية لحساب تكاليف انشاء ورصف كلم من الطريق

إن تكاليف انشاء الطريق تعتمد على نوعية ومستوى الطريق المزمع انشاؤها طبقاً لنوعيات وتصنيفات الطرق ومستويات تمهيدها . ولذلك فإن حساب متوسط تكاليف انشاء ورصف الوحدة القياسية للطريق (١ كلم) تواجه الصعاب التالية :

ـ تكاليف انشاء الطريق وصيانتها تختلف اختلافاً بيناً من دولة الى دولة . بل ان الدولة نفسها

تختلف من موقع الى موقع بسبب الاختلاف الجيولوجي والتضاريس وميكانيكا التربة مثل الرخاوة والصلابة ونوعية حبيبات التربة رملية كانت او طينية . . . الخ .

ـ تختلف تكاليف انشاء الطرق من بلد الى بلد تبعاً لمستوى المعيشة والدخل القومي ومستوى دخل الفرد (تكاليف انشاء طريق بالكويت تختلف كثيراً عن تكاليف انشاء طريق بالسودان) .

ـ تختلف تكاليف انشاء الطرق من بلد مصدّر للعمالة الفنية وغير الفنية عن تكاليف انشاء طريق في بلد مستورد للعمالة .

ـ تكاليف انشاء طريق طوله ١٠٠ كلم تقارب تكاليف انشاء طريق طوله ١٥٠ كلم ، اذ ان تكاليف انشاء الكيلومترات الخمسين الاخيرة اقل كثيراً من تكاليف انشاء الخمسين الاولى . والجدولان المرفقان رقم (٢ و٣) يوضحان الاختلافات الكبيرة في انشاء الطرق بين ١ كلم من الطريق في موقعين مختلفين بالدولة نفسها مع اختلاف نوع الطريق ومستوياته . ومن الجدولين المذكورين يمكن استنتاج الحدين الادنى والاقصى لتكاليف شبكة الطرق العربية الدولية التي تحتاج الى رصف والموضحة في الجدول رقم (١) في الملحق ، وذلك بالنسبة للاقطار العربية الواقعة بقارة آسيا ، حيث ان التقديرات المتوافرة حالياً تعود الى الاقطار العربية الآسيوية .

جدول رقم (١)

تقديرات تكاليف رصف الكيلومتر الواحد
في بعض اقطار المشرق العربي(بملايين الدولارات)

القطـــر	الاطوال (بالكيلومتر)	الحـد الادنـى		الحـد الاقصـى	
		تكلفة الكيلومتر	اجمالي التكاليف	تكلفة الكيلومتر	اجمالي التكاليف
الجمهورية العربية السورية	٤٠٥	٠,٣٥٧	١٤٤,٦	٢,٣٠٠	٩٣١,٥
العـــراق	٣٧٠	٠,٢٠٢	٧٤,٧	١,٢٧٧	٤٧٢,٥
عمـــان	٩٥٠	٠,٢٣٦	٢٢٤,٢	٢,٦٠٠	٢٤٧٠
قطر وابو ظبي	٣٠٠	٠,١٥٦	٤٦,٨	٢,٦١٠	٧٨٣
المملكة العربية السعودية	٨٥٠	٠,٢٤٠	١٩٣,٢	٢,٤٠٠	٢٠٤٠
اليمـــن	٣٠٠	٠,٥٥٦	١٦٦,٨	٢,٨٠٠	٨٤٠
اليمن الديمقراطية	٤٠٠	٠,١٣٨	٥٥,٢	١,١٨٦	٤٧٤,٤
المجموع			٩٠٥,٢		٨٠١١,٤

٣ ـ الحد الادنى والاقصى لتكاليف شبكة الطرق العربية والدولية

تم احتساب المتوسط على اساس ان نوعية الطريق هي من المستوى الاول (مسطح) المكوّن من حارتين بعرض ٣,٥ م للحارة والطريق غير المقسم . وهو النوع الغالب في شبكة الطرق العربية والدولية .

والجدول التالي يوضح تقديرات التكلفة لبعض البلدان العربية الواقعة في قارة آسيا . اما البلدان العربية الواقعة في افريقية فلم يتيسر بيانات لتقديرات التكلفة بها باستثناء مصر التي افرد لها بيان خاص .

اي ان تكاليف الشبكة تراوح بين ٩٠٥,٢ مليون دولار و ٨٠١١,٤ مليون دولار باسعار ١٩٧٨ . وبافتراض معدل تضخم سنوي يصل الى ١٢ بالمائة فإن التكاليف باسعار ١٩٨٠ تصل ما بين ١١٣٥ و ١٠٠٤٩ مليون دولار . اما في مصر فإن التكلفة تراوح بين ٥٥,٨ مليون دولار ، ٧٩.٨ مليون دولار باسعار ١٩٨٠ .

وفضلاً عما تقدم هناك اقطار عربية اخرى لم تتوافر اي بيانات عن تقديرات التكلفة فيها لرصف الكيلومتر الواحد . وهذه الدول هي السودان ، وموريتانيا والصومال . وبافتراض ان معدلات الكلفة بمصر هي اساس لحساب كلفة الشبكة بالسودان مع افتراض معدل زيادة ٢٠ بالمائة للظروف الطبيعية ، وكذلك معدلات الكلفة باليمن هي اساس للحساب في كل من الصومال وموريتانيا ، فإن تقديرات الكلفة تكون كما يلي :

جدول رقم (٢)

تقديرات كلفة رصف الكيلومتر الواحد في بعض الاقطار العربية في افريقيا
(بملايين الدولارات)

القطر	كلفة الحد الادنى		كلفة الحد الاقصى	
	كلفة الكيلومتر (أ)	اجمالي التكاليف	كلفة الكيلومتر	اجمالي التكاليف
السودان	٠,١٠١٤	٢٣٣,٩	٠,١٤٥١	٣٣٤,٤
الصومال	٠,٥٢٩	٥٠٢	١,٥٦٨	١٤٩٠
موريتانيا	٠,٥٢٩	٥٩٥	١,٥٦٨	١٧٦٤
المجموع		١٣٣٠,١		٣٥٨٨,٤

(أ) تم تضخيم متوسطات الكلفة بمعدل ١٥ بالمائة سنوياً .

ويتضح من البيانات السابقة ان تقديرات الكلفة لشبكة الطرق العربية الدولية التي ما زالت تحتاج الى رصف تراوح بين ٢٥٢١,٧ مليون دولار و ١٣٧١٧,٢ مليون دولار . ومن اجلها افترضنا البرنامج الاقليمي للتمويل الذي سنعرض له في الصفحات التالية .

٤ ـ تمويل مشروعات الطرق

لا تخفى اهمية شبكة الطرق في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية . فهي من مشروعات البنية الاساسية ، وواحدة من الركائز الثلاث التي يستند اليها نظام النقل . فنظام النقل قوامه

الشبكة ووسائل النقل والمؤسسات القائمة على التشغيل . وانشاء الطرق من المشروعات العامة التي تضطلع بها الدولة من مواردها . ومع ازدياد النشاط الاقتصادي والاجتماعي والحاجة الى انشاء طرق جديدة او تقوية الشبكة الحالية وصيانتها قد تلجأ الدول الى مصادر تمويلية اخرى خارجية كالمنح او القروض من خلال اتفاقات ثنائية او صناديق تمويلية اقليمية او دولية .

ولا يخفى ايضاً ان شبكة متكاملة من الطرق في نطاق اقليم او منطقة معينة وما لها من دور في تسهيل الحركة الدولية في نقل البضائع والمواد والافراد ، هي السبيل لتحقيق التكامل او الوحدة الاقتصادية . وفي الوطن العربي الذي اصبحت الوحدة الاقتصادية بين اقطاره احد الاهداف المنشودة ، كما نص على ذلك ميثاق الجامعة . ومن ثم فإن توفير شبكة متكاملة من الطرق تربط اقطار هذا العالم وتيسر نقل الافراد والمواد والبضائع سوف يكون مدخلاً واقعياً لجعل هذه الوحدة الاقتصادية المنشودة امراً واقعاً .

ولقد شهد الوطن العربي في العقدين الماضيين وفي العقد الحالي بالذات عمليات تنمية اقتصادية واجتماعية ضخمة ، على اثر الزيادات الضخمة في عائدات النفط التي اصبحت معها الدول المنتجة للنفط قوة مالية عالمية ذات شأن كبير . وطبيعي ان تواكب عمليات التنمية الضخمة الجارية الآن ـ بل ويسبقها ـ في الوطن العربي زيادة في الانفاق على مشروعات البنية الاساسية ، ومنها انشاء الطرق . ولما كانت شبكة الطرق العربية الدولية هي في اصلها اجزاء من الشبكة المحلية داخل كل قطر ثم يتم ربطها بوصلات جديدة ، فإن مصادر التمويل سوف تتعدد . ولكن يمكن بصفة عامة تقسيمها الى قسمين رئيسيين هما : المصادر الداخلية ، والمصادر الخارجية .

وسوف نعرض هذه المصادر بصفة عامة باعتبارها جميعاً مصادر محتملة لتمويل الشبكة الدولية العربية من الطرق . وبعد عرض هذه المصادر نقدم بعض الاقتراحات المحددة لتمويل وصيانة شبكة الطرق العربية الدولية .

أ ـ المصادر الداخلية

(١) الرسوم والضرائب على السيارات والوقود ، وتعتبر من اهم مصادر التمويل لأن السيارات هي اهم مستفيد مباشر من الطرق . ولما كان استيفاء الرسوم والضرائب على السيارات والوقود نتيجة لتملك وتشغيل السيارة على الطرق ، فمن المنطقي تخصيص حصيلتها لانشاء وصيانة الطرق . وقد اعتنقت هذا المبدأ مجموعة من الدول ، فاصبح تمويل الطرق الرئيسية فيها يتم حسب الترتيب التالي :

ـ رسوم تسجيل وترخيص السيارات .
ـ ضرائب الوقود .
ـ المعونة من الحكومة الاتحادية في حالة عدم كفاية المصدرين الاولين .ولما كانت الرسوم

على السيارات تتوقف على وزنها او قدرة المحرك ، والرسوم على الوقود التي يتحملها مستخدم الطريق تتوقف على المسافة التي يقطعها ، فقد اجريت بحوث كثيرة لتحديد الفئة التي تقرر لكل منها بما يحقق العدالة بين مستخدمي الطريق .

(٢) **الرسوم والضرائب المتصلة باعمال الطريق** ، وتتمثل في رسم النقل على البضائع والركاب والضرائب الجمركية على السيارات وقطع الغيار والاطارات وغيرها ، وقد يكون احد اهداف فرض رسم نقل بالاضافة الى الغرض التمويلي هو حماية احدى وسائل النقل من منافسة الوسائل الاخرى ، كما حدث في مصر عند فرض رسم نقل على سيارات الاوتوبيس لنقل الركاب خارج المدن ، وذلك حماية للسكك الحديدية من منافستها .

(٣) **القروض الداخلية** ، تلجأ الدولة للاقتراض في حال عدم كفاية المصادر التقليدية كوسيلة لتعبئة الفائض الاقتصادي بالدولة . وفي حال الاقتراض الداخلي تصدر الدولة سندات بفوائد مضمونة على الخزانة العامة . ومن الواضح انه يجب أن يتحقق من مثل هذه المشروعات عائد للدولة يتمثل في الحصيلة الاضافية من الرسوم والضرائب على السيارات والوقود وقطع الغيار والاطارات ورسم النقل ـ بعضها او كلها ـ بما يسمح باستهلاك القرض في مواعيده .

(٤) الطرق الضرائبية ، وقد لجأ كثير من الدول الى هذا النوع من الطرق كمصدر لتمويل مشروعاتها ونجح بعضها نجاحاً اكبر مما كان مقدراً . ويشترط في الطريق الضرائبية ما يلي :

ـ ان يكون لها بديل يمكن لمن لا يرغب في دفع الضريبة استخدامها .

ـ ان تكون لها خصائص وميزات بالنسبة للطريق البديل من حيث قصر المسافة والسعة واستواء السطح ودرجة الامان وسرعة السير وغيرها ، مما يعود بوفر مادي واضح على مستخدميه لا يقل عن الضريبة المدفوعة . ويتمثل هذا الوفر في زمن الرحلة واستهلاك السيارة واستهلاك الوقود والزيادة النسبية لدرجة الامان .

ـ ان تكون حركة المرور المنتظرة على الطريق الضرائبية كبيرة بدرجة تسمح بحصيلة من الضريبة ـ يجب أن تكون الحدود المحسوبة من الوفر المادي نتيجة استخدامه ـ لتغطية تكاليف انشاء الطريق وصيانته في مدة لا تتجاوز عشرين عاماً مثلاً ، وهي الفترة المعقولة للاستثمار الرأسمالي الطويل الاجل .

ب ـ المصادر الخارجية

اقتضت البرامج الطامحة الى التنمية الاقتصادية والاجتماعية توفير شبكة من الطرق تكفي لمواجهة حجم الحركة المتوقع . . ومع هذه البرامج وما يستتبعها من ازدياد حجم حركة نقل الافراد والبضائع قد تقصر الموارد الداخلية عن الوفاء بحاجات الشبكة سواء أكانت هذه الحاجات متمثلة في انشاء طرق جديدة ام في صيانة القائم منها المفروض أن يتم في حدود ١٠ بالمائة سنوياً من جملة اطوال الشبكة . لذا كان من الضروري الاستعانة بمصادر التمويل الخارجية . اما عن طريق المنح والهبات ، واما بشكل قروض .

ومن الممكن أن تتم القروض في نطاق اتفاقات ثنائية بين الدول او عبر صناديق تمويلية اقليمية او دولية . وهذا امر وارد بالنسبة لبعض البلدان العربية التي تتخللها اجزاء من الشبكة الدولية العربية . ونظراً لأن مشروعات الطرق من المرافق العامة التي لا ينتج عنها دخل مباشر ، وقد تكون منافعها مباشرة او غير مباشرة وبعضها مما يصعب قياسه قياساً نقدياً ، لذا فإن هذه المشروعات ينبغي أن تتوافر فيها عند تمويلها بالاقتراض شروط معينة منها فترة سماح قبل التسديد ، ومعدل فائدة منخفض ، وفترة تسديد طويلة تصل الى عشرين عاماً ، وهي الفترة المعقولة لاسترداد التكلفة الرأسمالية المستغرقة في انشاء طريق .

وسواء تم تمويل مشروعات الطرق من مصادر داخلية ام من مصادر خارجية فهذه المشروعات يتم تقويمها . ولقد شاع في الوقت الحالي استخدام اسلوب المنافع والتكاليف في تقويم مشروعات الطرق باعتبارها واحدة من مشروعات الدولة، كما استخدم اسلوب تحليل المنافع والتكاليف لاول مرة في مجال مشروعات النقل عموماً عام ١٩٣٨ وبالذات في مشروعات الطرق . ويختلف اسلوب تحليل المنافع والتكاليف لدى استخدامه في تقويم المشروعات التجارية عن المشروعات التي تضطلع بها الدولة . فالهدف من الدراسة الاقتصادية للمشروعات التي تقوم بها الدولة قياس اثر هذا النوع من الاستثمار على المجتمع ، او بعبارة اخرى قياس زيادة المنافع الاجتماعية على التكاليف الاجتماعية. والفرق بين هذه المشروعات والمشروعات التجارية الاخرى هو ان المشروعات الاخيرة تتناول في اعتبارها المنافع والتكاليف المتصلة بالمشروع فقط ، اي التغير في المصروفات او التكاليف الرأسمالية والايرادات . وسنفصل في نهاية هذا البحث اسلوب تحليل المنافع والتكاليف في تقويم مشروعات الطرق .

خامساً : نحو برنامج مقترح لتمويل شبكة الطرق العربية والدولية

إن تحقيق اي تنمية اقتصادية واجتماعية اقليمية رهن بتوفير شبكة من الطرق يمكن تنميتها افقياً ورأسياً لمواجهة الزيادة المستقبلية في حجم الحركة . ومن ناحية اخرى فإن استهداف تحقيق التكامل الاقتصادي او الوحدة الاقتصادية مرهون بدءاً بتيسير سبل الاتصال بين اقطار الوطن العربي ، ومن ثم فإن تحقيق التنمية الاقليمية والوحدة الاقتصادية بين اقطار الوطن العربي له متطلبات على رأسها توافر شبكةمتكاملة من الطرق تيسر نقل الافراد والبضائع .

هذا ويجب الّا يقتصر الامر على مجرد انشاء الشبكة بل يتعداه الى المحافظة عليها وصيانتها وتوسيعها وتقويتها ان اقتضى الامر في ضوء حركة النقل عليها . ونظراً لأن مشروعات الطرق مشروعات مكلفة تلتهم رؤوس اموال ضخمة ، ولا سيما إن صاحبها إنشاء كبار ، فإن دراسة الجدوى الاقتصادية لهذه المشروعات امر ضروري وهو ما دفعنا الى أن نفرد مبحثاً لاسلوب تحليل المنافع والتكاليف في تقويم مشروعات الطرق . ويعتبر التمويل احد العوامل الحاكمة في انشاء الشبكة وصيانتها بالنسبة لبعض الدول العربية ، بدليل ان هناك اجزاء من

الشبكة الدولية القائمة ما زال غير مستكمل الرصف . كما ان برنامج الصيانة في كثير من الدول ما زال عاجزاً عن الوفاء بمتطلبات الشبكة .

ولما كان مدخل التنمية قائماً على نظرة شمولية قومية لا نظرة قطرية محدودة فإنه من الضروري النظر الى مشكلة التمويل من هذا المدخل القومي الشامل باعتباره اجدر واقدر على تحقيق المنافع للاقتصاد العربي ، مما يعمل في النهاية على رفع مستوى معيشة الانسان العربي . وباستثناء دول النفط ، فإن سائر اقطار الوطن العربي تعاني فجوة تمويلية اعتمدت على العالم الخارجي في سدها . ولقد ساهم عدد من العوامل في اتساع هذه الفجوة التمويلية ، منها الزيادة الكبيرة في اسعار الواردات ، ومعدل النمو المحدود للصادرات . . هذا فضلاً عن ان طموحات هذه الدول لتحقيق معدلات مرتفعة في التنمية يزيد ايضاً في اتساع هذه الفجوة .

واذا حاولنا من ناحية اخرى ان نستشرف آفاق الثمانينات ومستقبل التمويل الخارجي على مستوى دول العالم النامي ، فالدراسات والتقديرات تشير الى عدم امكانية استمرار نمو المديونية الخارجية ، كما في العقد الماضي . وتوقع محدودية التمويل الخارجي في العقد الحالي تعود الى اعتبارات مهمة من المنتظر ان تسود خلال هذا العقد وهي :

١ ـ منافسة الدول المتقدمة للدول النامية في سوق الاقتراض الدولي لمواجهة تكاليف برامج الطاقة .

٢ ـ فيما يتعلق بالقروض الثنائية الحكومية المقدمة كمنح تشير التقديرات الى تدهورها ، والمتوقع الا تتجاوز ٣٦ بالمائة من الناتج القومي الاجمالي للفترة الواقعة بين ١٩٨٥ و ١٩٩٠ .

٣ ـ اما قروض المنظمات الدولية المتعددة الاطراف (مجموعة البنك الدولي) و (صندوق النقد الدولي) فإنها في الحقيقة مقيدة بمقدار مواردها المخصصة للتمويل المتوسط والطويل الاجل ، وبالسياسات التي تفرضها على الدول المقترضة . وليس من المتوقع في غضون الثمانينات ان يحدث تحول جوهري في هذه السياسات ، ولا في حجم الموارد التي توضع تحت تصرف الدول النامية .

والخروج من مأزق محدودية التمويل واحتمالاته غير المواتية مع حلول العقد الحالي يدفع بالاقطار العربية الى تعميق التعاون على المستوى الاقليمي . ولقد شهد الوطن العربي عدداً من الصناديق التمويلية تساهم في تدبير التمويل لمشروعات التنمية ، وبعض هذه الصناديق حكومي كصندوق التنمية السعودي ، وصندوق التنمية الكويتي ، وقد ساهمت فعلاً في مشروعات التنمية . وعلى سبيل المثال فإن صندوق التنمية السعودي قدم قروضاً لمشروعات تطوير قناة السويس ومشروعات هيئتي المواصلات السلكية واللاسلكية وسكك حديد مصر . كما انشىء في نطاق جامعة الدول العربية الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، وتحددت اغراضه في المجالات الثلاثة التالية :

ـ تمويل المشاريع الاقتصادية ذات الطابع الاستشاري بقروض تتضمن شروطاً ميسرة

للحكومات والهيئات والمؤسسات العامة والخاصة ، مع منح الافضلية للمشروعات الاقتصادية الحيوية للكيان العربي وللمشروعات العربية المشتركة .

- تشجيع توظيف الاموال العامة والخاصة بطريق مباشر او غير مباشر بما يكفل تطوير وتنمية الاقتصاد العربي .

- توفير الخبرات والمعونات الفنية في مختلف مجالات التنمية الاقتصادية .

ولئن تضمن الهدف الاول للصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي منح افضلية للمشروعات الاقتصادية الحيوية للكيان العربي وللمشروعات العربية المشتركة فهذا تأكيد على الهدف المنشود وهو تحقيق تنمية اقليمية اقتصادية بين اقطار الوطن العربي . والمدخل لتحقيق هذه التنمية الاقليمية الاقتصادية هو - كما قدمنا - توافر الهياكل الاساسية للتنمية ، وفي مقدمتها مشروعات النقل والمواصلات ، ولاسيما مشروعات الطرق .

فلا بأس اذن ان نقترح انشاء صندوق لتمويل مشروعات النقل والاتصال عامة ، والطرق خاصة ، يتولى تمويل انشاء الطرق الدولية العربية وتوسعتها او تقويتها ، وكذلك صيانتها ، بتوفير قروض ميسرة تتفق وطبيعة هذه المشروعات . وطبيعي ان تكون هناك دراسات عن الجدوى الاقتصادية لهذه المشروعات تتم في اطار التكامل الاقتصادي بين اقطار الوطن العربي .

ويمكن تحديد اهداف الصندوق المقترح لتمويل مشروعات الطرق بما يلي :

- استكمال شبكة الطرق الدولية العربية التي تثبت الدراسات جدواها في اطار التكامل الاقتصادي بين اقطار الوطن العربي .

- تقوية وتوسيع الشبكة الحالية ، اي تحقيق التنمية الرأسية لبعض اجزاء الشبكة بما يكفل مواجهة حجم الحركة الحالية والمستقبلية .

- اصلاح وصيانة الشبكة ، علماً بأن الصيانة افضل استثمار .

اما مالية الصندوق فتتألف من :

- رأس المال ، ويقترح ان يتم تخصيصه بالدول المشتركة في الصندوق بنسبة اطوال الشبكة الدولية بكليتها ، او التي في حاجة الى استكمال ، والافضل ان يتم ذلك على اساس اطوال الشبكة بكليتها باعتبار أن نشاط الصندوق سوف يشمل استكمالها، فضلاً عن توسيع وتقوية وصيانة ما هو قائم منها .

- القروض ، سواء عن طريق اصدار سندات او عن طريق فتح اعتمادات من قبل المؤسسات العربية العامة والمؤسسات الدولية .

ولما كانت موارد بعض البلاد العربية لا تسمح بالاكتتاب في رأس المال حسب اطوال الشبكة فيمكن تخفيضها ، على ان تساهم الاقطار العربية القادرة بنصيب منها ، او أن تكتتب في

السندات التي يصدرها الصندوق . وسوف تتكامل موارد هذا الصندوق مع الموارد المتاحة لكل قطر لاستكمال الشبكة الدولية المقترحة وتقوية وتوسيع بعض اجزائها وكذلك صيانتها . وقد تتسع اغراض هذا الصندوق لتشمل مشروعات النقل والاتصالات في الوطن العربي ، كما تشمل ، بالاضافة الى الطرق ، النقل البحري والجوي والاتصالات ، وانشاء شركات مشتركة في مجال النقل وتمويلها .

سادساً : تقويم مشروعات الطرق باستخدام تحليل المنافع والتكاليف

شاع استخدام اسلوب تحليل المنافع والتكاليف في تقويم مشروعات النقل . وتحسب المنافع على اساس مالي ، وآخر اقتصادي . وقبل دراسة مشروع نقل معين نحتاج الى خطوتين ، الاولى : مسح اقتصادي للاقليم . ولهذا المسح وظيفتان ، معرفة حاجات النقل كافة عن طريق حساب معدل النمو الاقتصادي ، وما يترتب عليه من زيادة في حجم حركة النقل ، واقامة قواعد للمفاضلة بين الحاجات الاقتصادية الاخرى للاقليم .

وتتلخص الخطوة الثانية في اجراء مسح شامل لوسائل النقل في الاقليم . ويجب ان يوضح هذا المسح الدور الحقيقي لكل وسيلة ، والاولويات بينها . والغرض من الدراسة الاقتصادية للمشروع هو قياس تكاليفه الاقتصادية والمنافع التي ستعود على الاقليم من اقامته .

١ ـ قياس التكاليف

لحساب تكاليف انشاء طريق ، هناك انواع مختلفة من التكاليف يجب ان تدخل في حساب الانشاء الكلي هي :

- تكاليف الجسات للتربة وتكاليف الحفر والردم .
- تكاليف الصيانة واعادة رصف سطح الطريق الذي قد يحدث فيه تلف .
- تكاليف تحسين الطريق بتزويده باشارات المرور او بزيادة سعتها .
- تكاليف التسوية والتمهيد وغيرها لاعداد الطريق قبل الرصف.
- تكاليف تشغيل وسائل النقل على الطريق ، وزمن الرحلة ، والحوادث .
- انارة الطريق وتزويدها باشارات المرور ومحطات البنزين .
- تكاليف سالبة مقدمة من المنتفع على الطريق وهي الضرائب والرسوم على استخدام الطريق .
- تكاليف العمالة والادارة للطريق والانشاءات المؤقتة مثل مباني القائمين بانشاء الطريق ، او المباني المستديمة مثل نقط المرور.
- تكاليف اجور العمالة المستخدمة في انشاء الطريق ، وتكاليف العمالة المستديمة لتشغيل الطريق، مثل رواتب رجال المرور وعمال النظافة وغيرهم من عمال الصيانة ، وهي تكاليف لا تظهر الا بعد انشاء الطريق .

٢ ـ حساب تكاليف طريق

لحساب تكاليف انشاء طريق تكون التكاليف الرئيسية فيه عبارة عن تكاليف الانشاءات الاولية ، وتكاليف المعدات المستخدمة ، وتكاليف المكتب الاستشاري والتصميمات الهندسية وعمليات التسوية والتمهيد ورواتب المشرفين والمنفذين . ولتقويم تكاليف الانشاء يجب أن تؤخذ في الاعتبار العوامل التالية :

ـ معرفة وتحديد جميع التكاليف السابقة .

ـ اخراج تكاليف تحويل العملة والضرائب والرسوم من التكاليف الاجمالية ليكون التقويم الاقتصادي سلبياً . اما اذا اخذنا تلك العوامل في الاعتبار فيكون التقويم مالياً .

ـ اسعار الظل للعمالة غير الفنية ، وهي تكاليف رواتب هذه العمالة التي قد تكون اقل من تكاليف السوق ؛ لذلك يجب تعديل هذه التكاليف في اثناء تقويم المشروع من الناحية الاقتصادية بعدم اخذ هذه التكاليف باسعار السوق .

ـ الجدولة الزمنية لتكاليف مشروع انشاء طريق يجب ان تحسب حسب سنوات التنفيذ ليمكن حساب اثر الزمن على النقود .

٣ ـ حساب تكاليف صيانة وتحسين طريق

في اثناء العمر الافتراضي للطريق لا بد من ادخال تكاليف صيانتها في حسابات التكاليف . وهذه الصيانة اما سنوية واما على فترات زمنية محددة كل اربع او خمس سنوات . كما يؤخذ في الحسبان اثر الزمن على النقود فتحدد سنوات الانفاق .

٤ ـ القيمة المتبقية

العمر الافتراضي للطريق هو عشرون عاما ، وهي فترة تعتبر قياسية حسب التوحيد القياسي في انشاء الطريق . ويكون لبعض اجزاء الطريق قيمة في نهاية العمر الافتراضي ، وهذه القيمة تحدد الحالة الاقتصادية للجزء المتبقي من الاستثمار الاصلي .

٥ ـ اسلوب حساب تكاليف مستخدمي الطريق

هناك ثلاثة انواع من تكاليف مستخدمي الطريق تعتبر من اهم الانواع ، وهي تكاليف تشغيل وسائل النقل ، وتكاليف زمن الرحلة ، وتكاليف حوادث الطريق .

أ ـ تكاليف تشغيل وسائل النقل

تتكون هذه التكاليف من العناصر التالية :

ـ الوقود المستهلك

ـ زيوت المحركات

- تآكل اطارات السيارات .
- الصيانة الدورية والعمرات .
- اقساط اهلاك المركبات .
- اجور السائقين .
- التأمين على الطرق .
- اجور مديري ومراقبي الطرق.

وتقدر هذه التكاليف لكل ميل متغيراً بتغيّر نوع وسيلة النقل ، وسرعة المسير للعربة ، وحالة الطريق ونوعها ، وزمن التشغيل .

والحالة النوعية لمواصفات الطريق التي تؤثر في حساب التكاليف السابقة لكل ميل تشغيل هي نوع سطح الطريق وحالته ، وانحناءات الطريق ، وميول الطريق ، اي كل ما يؤدي الى تغير سرعة السير مثل تقاطعات الطرق والدوارات ، والقيود على السرعة التي تحدد بواسطة ادارة المرور لوجود مدرسة او مزلقان سكة حديد .

ب ـ تكاليف زمن الرحلة

كثير من الاستثمارات المستخدمة في النقل بالطرق تؤدي الى تقليل زمن الرحلة بين نقطتين وبالتالي تكاليف التشغيل . وهناك اربعة امور تراعى عند حساب تكاليف الزمن المتوافر وهي :

(١) الوفر في الزمن للاشخاص العاملين . ويؤدي هذا الوفر في زمن الانتقال الى زيادة ساعات العمل المنتج الذي يقابله انتاج . اما اذا استهلك الوقت في الانتقال فهذا الوقت يمثل اجور هؤلاء العاملين التي تدفع دون مقابل في الانتاج .

(٢) الوفر في الزمن للاشخاص غير العاملين . يعتبر حساب تكاليف هذا الزمن اصعب منه في الحالة السابقة . ولكن يمكن استنتاج قيمة هذا الزمن المتوافر بمعرفة الاتجاه العام لعينات مختلفة من مستويات الاشخاص مستخدمي الطريق . فهناك نسبة تفضل الانتقال السريع حتى لو كانت التكاليف كبيرة ، كاستخدامهم الطرق الضرائبية ، ونسبة اخرى تفضل الانتقال البطيء ذا التكاليف المنخفضة .

(٣) الوفر في الزمن لوسائل النقل . ويسمح هذا الوفر لوسائل النقل بزيادة عدد الرحلات ، وبمعنى آخر يمكّن هذا الوفر استخدام عدد اقل من المركبات للقيام بالرحلات نفسها ، وعلى العكس فإن زيادة زمن الرحلة يؤدي الى استخدام عدد كبير من السيارات للقيام بالرحلات نفسها .

(٤) الوفر في الزمن للبضائع المنقولة .تقاس الفوائد الاقتصادية الناتجة عن تقليل زمن الرحلة للبضائع المنقولة بنسبة ربح البنك من الوفر الزمني الحاصل .

ج ـ تكاليف حوادث الطرق

هناك بجانب التكاليف النفسية الجسيمة لحوادث الطرق تكاليف وخسائر اقتصادية تحدث باشكال مختلفة نتيجة هذه الحوادث ، منها التكاليف الطبية للعلاج ، وتكاليف اصلاح اعطال السيارات . ولذا فإن تقليل الحوادث يعتبر احد المنافع الاقتصادية .

د ـ قياس المنافع

إن قياس المنافع من مشاريع النقل اصعب بكثير من قياس التكاليف ، لأن بعض المنافع من الصعب تقويمها بالمال ، مثل الراحة الناتجة عن مشاريع تحسين الطرق . كما أن بعض المنافع مثل تخفيض تكاليف النقل موزعة على عدد كبير من الناس وعلى فترة طويلة من الزمن ، مما يجعل من الصعب القيام بتنبؤات بعيدة المدى.

كما ان بعض المنافع غير مباشر، كالنمو الاقتصادي المترتب على تحسن النقل ، اذ انه لكي تتحقق هذه المنافع يحتاج الامر عادة الى استثمارات اخرى . والمنافع الممكنة ، مرتبة ترتيباً تنازلياً حسب سهولة قياسها ، هي : خفض تكاليف النقل، والتقليل من الحوادث ، والوفر في الوقت بالنسبة للركاب والبضائع ، والزيادة في النمو الاقتصادي .

(١) يعتبر خفض تكاليف النقل اكبر المنافع المباشرة الناتجة عن المشاريع الجديدة ، او مشاريع التحسين ، واكثرها سهولة في القياس . وان كانت فائدتها تعود بالدرجة الاولى على الذين يستخدمون تسهيلات النقل الا ان المنافسة والرغبة في تحقيق اكبر ربح تؤديان بهم الى اقتسام هذه الفائدة بدرجات متفاوتة وجماعات اخرى كالمنتجين والمستهلكين . وبعد مدة ليست بطويلة نرى ان خفض تكاليف النقل لا يقتصر اثره على الذين يستخدمون تسهيلات النقل بل يمتد ليشمل مستوى الاقتصاد القومي كله .

وافضل طريقة لقياس خفض التكاليف هو حساب تكاليف النقل باستعمال التسهيلات الجديدة ، وحساب النقل دون التسهيلات الجديدة . والخطوة الاولى في قياس المنافع الناتجة من خفض تكاليف النقل هي تقدير حجم الحركة التي ستنقل حسب تسهيلات النقل الجديدة خلال عمرها الاقتصادي . ويمكن تصنيف حركة النقل ثلاثة اصناف هي: الحركة العادية ، والحركة المحولة ، والحركة العامة .

والنمو في الحركة العادية هو النمو الذي كان سيحدث على اي حال في التسهيلات الحالية دون الاستثمار الجديد . وهذا النوع من الحركة يستفيد دون شك من التسهيلات الجديدة . واما الحركة المحولة ، فهي التي تحولت الى تسهيلات النقل الجديدة، اما بوسائل نقل اخرى ، واما بطرائق اخرى . وتحسب المنافع الناتجة من الفرق بين تكاليف النقل بالطريقة القديمة (التكاليف الحدية) وتكاليف النقل بالطريقة الجديدة . واما الحركة العامة ، فهي الصنف الذي لم يكن موجوداً من قبل ، ولكنه وجد نتيجة خفض تكاليف النقل . ويشمل

الحركة الناتجة عن زيادة الانتاج الصناعي او الزراعي ، او عن نقل السلع التي كانت تباع محلياً (بالاقليم) وترسل الآن الى اسواق جديدة حيث تتاح فرص لبيعها باسعار اعلى .

(٢) ومن الواضح ان التقليل من الحوادث احد المنافع الاقتصادية التي يصعب تقديرها بالمال ، علماً بأنه ليس كل تحسين في تسهيلات النقل ينتج عنه انخفاض في عدد الحوادث .

(٣)ويعتبر الوفر في الوقت احدى المنافع الرئيسية في تقويم مشاريع النقل العام داخل المدن ولكنه غالباً ما يحدث من عملية تقويم مشروعات النقل خارج المدن ، سواء بالنسبة للركاب او البضائع . وربما ادى هذا الى التقليل من تقدير المنافع عندما يكون الوفر في الوقت كبيراً . فبالنسبة للركاب يمكن تحويل الوقت الى مال والامر يتوقف على الغرض الذي سيستخدم فيه الوقت ويتم توفيره ، سواء أكان ذلك للانتاج ام لخلق وقت فراغ غير مستغل . وقد يكون للوفر في الوقت بالنسبة للبضائع قيمة اكبر في مناطق دون اخرى . فالبضائع تمثل وهي في الطريق رأس مال ولها اهمية خاصة اذا كان رأس المال نادراً . وهذا الوفر يمكن قياسه على اساس اسعار الفائدة ، بالاضافة الى ان التسليم السريع للبضائع يقلل من التلف ويجعل من الممكن خفض المخزون . وهذا بالتالي شكل آخر من اشكال الوفر في رأس المال .

(٤) وعندما تؤدي تسهيلات النقل الجديدة الى زيادة الانتاج يغدو صافي القيمة لهذا الانتاج الاضافي المقياس الصحيح للمنافع الاقتصادية . وغالباً ما يكون الاستثمار الجديد في تسهيلات النقل هو الاستثمار الوحيد الجديد لتحقيق الزيادة في الانتاج . وهذا يثير مشكلة (تخصيص المنافع) بين الاستثمار في تسهيلات النقل والاستثمارات الاخرى اللازمة لزيادة الانتاج . ولا يوجد حل نظري صحيح لهذه المشكلة ، والافضل ان تنسب كل المنافع الى اجمالي الاستثمار .

وعندما تؤدي تسهيلات النقل الجديدة الى توسيع السوق بالنسبة للسلع التي كانت تنتج قبلاً ، فإن المنافع الاقتصادية هي الفرق بين قيمة السلعة في السوق القديمة والجديدةناقصة تكاليف النقل الجديدة .

هـ ـ مقارنة المنافع بالتكاليف

بمجرد قياس التكاليف والمنافع وتقديرها بالمال يمكن وضع النتائج في احدى صورتين :

(١) نسبة القيمة الحالية للمنافع الى القيمة الحالية للتكاليف . ويعتبر المشروع اقتصادياً اذا كانت هذه النسبة اكثر من الواحد الصحيح .

(٢) معدل الفائدة الداخلي . فإذا كان هذا المعدل اكبر من معدل الربح العائد من البنك اعتبر المشروع اقتصادياً . وقد تتم مقارنة هذا المعدل بمعدل عام (المعدل الصحيح) يتم تحديده على مستوى الاقتصاد القومي او القطاع . . وفي حال عدم وجود هذا (المعدل الصحيح) يتم

ترتيب المشاريع تنازلياً حسب معدل العائد الداخلي ، ويكتفى بالمشاريع التي تستوعب حجم الاستثمار المتاح .

وفي ضوء تقويم مشاريع الطرق التي في حاجة الى استكمال ، يمكن ترتيبها حسب اولوياتها ، وذلك للبدء بالمشاريع الاكثر فائدة او التي اثبتت دراسات الجدوى افضليتها على غيرها . وقد يتم تحديد هذه المشاريع للبدء بها في ضوء حجم التمويل المتاح .

ومن المناسب ان تكون هناك خطة زمنية . وقد تكون خمسية او اكثر ، ويتولى الصندوق المقترح انشاءها في ضوء حجم الموارد المحتملة وما تظهره دراسات الجدوى الاقتصادية .

وعليه فإن الامر لا يقتصر على مجرد تدبير الموارد في ظل ما سبق ان قدمناه من مقترحات ، بل ينبغي ان تتم ايضاً دراسات الجدوى الاقتصادية لمشاريع الطرق المقترحة لتحديد ما يمكن البدء به ، ولاسيما ان حجم التمويل المقترح لهذه المشاريع ضخم ويصل الى ١٣,٧ مليار دولار .

خاتمـــــة

يتبيّن من هذا العرض الذي استهدفنا منه استجلاء بعض الجوانب في موضوع الطرق العربية الدولية ، ووضع برنامج مقترح لتمويلها ، بعض الحقائق الرئيسية :

١ ـ إن المشرق العربي يتمتع بشبكة احسن حالاً من التي كانت قبلاً ، فضلاً عن ان المسافات التي تحتاج فيها الى رصف اقل من تلك الموجودة في المغرب العربي .

٢ ـ ان المسافات التي تحتاج الى رصف اغلبها في دول غير نفطية ، بمعنى آخر تنقصها الموارد التمويلية لمواجهة تكاليف استكمال الشبكة .

٣ ـ ان الربط بين الشبكة في مشرق الوطن العربي وغربه ما زال قاصراً حتى اليوم ، ومصر هي البوابة التي تربط بين المشرق والمغرب العربيين ، ولذا فإنه من الطبيعي ان تمر مشاريع ربط الشبكة عبر مصر .

٤ ـ ان احداث تنمية اقليمية او قطرية رهن بتوافر هذه الشبكة باعتبارها من المشاريع الارتكازية . وفي اطار من التكامل الاقتصادي يجب التركيز على بعض الاقطار العربية ، وبالذات التي يمكن أن تلعب دوراً في تحقيق الامن الغذائي على مستوى الوطن العربي . ولا تخفى اهمية الدور الذي يمكن ان يلعبه السودان الشقيق في تحقيق الاكتفاء الذاتي من القمح .

الملحق الاحصائي

جدول رقم (١)
اطوال الطرق المرصوفة وغير المرصوفة في بعض الاقطار العربية

القطر	مرصوف	غير مرصوف	الاجمالي
الاردن	٩٢٥	–	٩٢٥
تونس	٨٠٥	–	٨٠٥
الجزائر	١٤٠٠	١٧٥	١٥٧٥
الجماهيرية العربية الليبية	١٨٠٠	–	١٨٠٠
الجمهورية العربية السورية	٨٩٥	٤٠٥	١٣٠٠
السودان	–	٢٣٠٥	٢٣٠٥
الصومال	١٧٥	٩٥٠	١١٢٥
العراق	١٢٠٤	٣٧٠	١٥٧٤
عمان	٢٥٠	٩٥٠	١٢٠٠
قطر / ابو ظبي	٢٥٠	٣٠٠	٥٥٠
الكويت	٢٧٥	–	٢٧٥
لبنان	٢٨٥	–	٢٨٥
مصر	٢٠٦٠	٥٥٠	٢٦١٠
المغرب	٧٠٥	–	٧٠٥
المملكة العربية السعودية	٣٥٢١	٨٠٥	٤٣٢٦
موريتانيا	٦٥٠	١١٢٥	١٧٧٥
اليمن	٣٠٠	١٥٠	٤٥٠
اليمن الديمقراطية	٤٠٠	٥٥٠	٩٥٠
المجموع	١٥٩٠٠	٨٦٣٥	٢٤٥٣٥

جدول رقم (٢)

تكاليف انشاء الكيلومتر الواحد من الطريق حسب
نوعية واشكال التسوية والتمهيد باسعار ١٩٧٨ (بالالف دولار امريكي)

القطـــر	طريق مزدوج من المستوى الاساسي(٠)			طريق من المستوى (١)			طريق من المستوى (٣)		
	جبلي	منحدر	مستو	جبلي	منحدر	مستو	جبلي	منحدر	ستو
الاردن (أ)	٨٤٠	٦٧٢	٥٠٤	١٣٤	١٠١	٨٤	—	—	—
الامارات العربية المتحدة	—	١٠٠٠	٩١٨	—	٤٤٣	٤١٧	—	—	—
البحريـــن	—	—	٩٠٠	—	—	٥٨٧	—	—	—
الجمهورية العربية السورية (أ)	١٢٥٧	١٠٦٤	٨٣٣	٤٨٢	٣٦٦	٣٥٧	—	—	—
العـــراق (أ)	٧٥٦	٥٠٤	٤٠٣	٤٠٣	٢٦٧	٢٠٢	٣٠٢	١٨٥	١٣٤
عمـــان	—	٦٢٠	٥١٧	—	٢٤٧	٢٣٦	—	١٩١	١٥٦
قطـــر	—	—	٢٦١	—	—	١٥٦	—	—	—
الكويـــت	—	—	٧٤٠	—	—	٤٤٤	—	—	—
لبنـــان	٢٢٠٠	١٦٠٠	١٠٠٠	—	—	—	—	—	—
المملكة العربية السعودية	—	—	—	٦٣٥	٣٦٩	٢٤٠	—	—	—
اليمـــن	—	—	—	٨٨٧	٦٦٧	٥٥٦	—	—	—
اليمن الديمقراطية	—	—	—	٤١٢	٢٠٥	١٣٨	٢٨١	١٤٠	٩٤

(أ) احتسبت على أساس اسعار ١٩٧٧ وتزاد بنسبة ١٢ بالمائة سنوياً .

جدول رقم (٣)

تكاليف انشاء الكيلومتر الواحد من الطريق حسب نوعية واشكال التسوية والتمهيد باسعار ١٩٧٨ (بالالف دولار امريكي)

القطــر	طريق مزدوج من المستوى الاساسي (٠)			طريق من المستوى (١)			طريق من المستوى (٣)		
	جبلي	منحدر	مستو	جبلي	منحدر	مستو	جبلي	منحدر	مستو
الاردن (أ)	—	—	—	٥٤٤	٤٤٣	٣٧٠	١٦٦	١٢٩	١١١
الامارات العربية المتحدة	—	—	—	—	—	—	—	—	—
البحريـن	—	—	—	—	—	—	—	—	—
الجمهورية العربية السورية (أ)	٧٢٣٠	٦٠٢٥	٤٣٠٣	٣٤٧٧	٣١١٩	٢٢٦٨	—	—	—
العــراق (أ)	—	—	١٠١٦	—	—	١٢٧٧	—	—	٩٨٨
عمـــان	٤٦٧٢	٤٨٤٨	٣٥٤٠	٢١٤١	١٩٩٧	١٧٧٠	١٠٧٠	٩٧٣	٨٨٥
قطــر	—	—	٥٢٢٢	—	—	٢٦١٠	—	—	—
الكويـت	—	—	٨٧٩١	—	—	٣٩٩٦	—	—	٢٢٢٠
لبنــان	—	—	—	—	—	—	—	—	—
المملكة العربية السعودية	—	—	—	٤١٢٤	٣١٧٣	٢٤٤١	٧٩٣	٦١٠	٤٦٩
اليمــن	—	—	—	١٩٧٤	١٥١٨	١١٦٨	٧٤٠	٥٦٩	٤٣٨
اليمن الديمقراطية	—	—	—	٤٧٩٦	٣٨٣٧	٢٨٧٧	—	—	—

(أ) احتسبت على اساس اسعار ١٩٧٧ وتزاد بنسبة ١٢ بالمائة سنوياً .

المراجــع

البنك الدولي . « محاضرات البنك الدولي في تقويم مشروعات الطرق . »

جـامعة الـدول العربيـة ، الامانـة العامـة ، الادارة العامـة للشؤون القانـونية . مجمـوعة المعـاهدات والاتفاقيات المعقودة في نطاق جامعة الدول العربية ومع الهيئات الدولية . القاهرة : الامانة العامة ، الادارة ، ١٩٧٩ .

ــــ . شبكة الطرق العربية الدولية والخريطة المقترحة للشبكة .

زكي ، رمزي . « التمويل الخارجي والاعتماد على الذات : القضايا الاساسية والدروس المستفادة مع اشارة لمصر . » اذار / مارس ١٩٨١ .

الصياد ، مصطفى . جغرافية النقل في العالم العربي . ١٩٥٦ .

United Nations, Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia. «Development of an Integrated Transport System for Western Asia.» Beirut, December 1979. 3 vols.

الفصل الخامس

إطار عام لتطوير السكك الحديدية في الوطن العربي

حاتم محمد الحاج

تلخص هذه الورقة الجزء المتعلق بالسكك الحديدية من دراسة لوضع اطار عام لقطاع النقل في الوطن العربي ، لتحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي فيه عن طريق الترابط في النقل بين الاقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي ، وهي الدراسة التي اكمل الصندوق العربي معظمها في آب / اغسطس ١٩٨١ . وتعرض الورقة الوضع الحالي لشبكة السكك الحديدية العربية ومعداتها المتحركة ، وحجم حركة نقل البضائع والركاب عليها ، والمشاكل التي تواجهها ، وتحديد التطوير المطلوب لها لسد حاجات الحركة عام ٢٠٠٠ ، وتقدير تكاليف ذلك التطوير ، واولويات تنفيذه ، وترجمته الى مشاريع محددة . وتقدر الدراسة ان حاجات السكك الحديدية العربية حتى عام ٢٠٠٠ ستنطوي على توسيع وتحسين حوالى ٤٨٠٠ كلم من الخطوط الحالية ، وانشاء حوالى ١٣ الف كلم من الخطوط الجديدة ، وتوريد حوالى ٢١٠٠ قاطرة سفرية و ٥٢٠ قاطرة مناورة و ٢٩٠ اتومتريس و ٤٨٠٠ عربة ركاب و ٩٩٠٠٠ عربة بضائع . وتقدر تكاليف هذا التطوير بحوالى ٣٥ مليار دولار بأسعار عام ١٩٨١ منها حوالى ٢٣ مليار دولار لتطوير الخطوط الحديدية والباقي (حوالى ١٢ مليار دولار) لتطوير المعدات المتحركة لغرض استبدال المعدات المستهلكة ومقابلة الزيادة المتوقعة بالنقل على السكك الحديدية . وتقدر تكاليف الاعمال المقترح تنفيذها قبل عام ١٩٩٠ بحوالى ١٣ مليار دولار والاعمال المقترح تنفيذها بين ١٩٩٠ و ٢٠٠٠ بحوالى ٢٢ مليار دولار .

مقدمــــة

تكمل هذه الورقة البحث الذي اعده زميلي الدكتور احمد سبيتي من الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، وعنوانه « اطار عام لتطوير الطرق العربية المشتركة » . وتفادياً للاعادة فإن هذه الورقة لن تتطرق الى موضوع دور النقل في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي او منهجية الدراسة او معوقات تنفيذ التطوير المقترح للسكك الحديدية العربية .

اهداف الدراسة

تهدف هذه الورقة الى اقتراح تصور عام ، وليس خطة شاملة (Master Plan) ، للوضع الذي يمكن ان تصير اليه شبكة السكك الحديدية العربية عام ٢٠٠٠ لتحقيق الربط بين الاقطار العربية وبينها وبين العالم الخارج . وهذا التصور مبني الى حد كبير على اساس الوضع الحالي للسكك الحديدية العربية ودورها في قطاع النقل وعلى خطط الاقطار العربية القصيرة والبعيدة المدى في تطوير اقتصادها بما في ذلك قطاع النقل والسكك الحديدية . وتركز الدراسة على الربط بين البلدان العربية (اي الخطوط الرئيسية) . وترجمت اهداف الدراسة عملياً الى : (١) تقويم الوضع الحالي للسكك الحديدية العربية بما في ذلك الخطوط والمعدات المتحركة وحركة نقل البضائع والركاب ؛ (٢) تحديد التطوير المقترح للخطوط الحديدية الرئيسية في البلدان العربية المختلفة - ويشمل ذلك انشاء خطوط جديدة وتوسيع وتحسين وتقوية خطوط حالية ؛ (٣) تحديد حاجات السكك الحديدية العربية من المعدات المتحركة حتى عام ٢٠٠٠ لغرضي استبدال المعدات المستهلكة ومقابلة الزيادة المتوقعة في حركة النقل على السكك الحديدية ؛ (٤) تقدير تكاليف تطوير شبكة الخطوط الحديدية والمعدات المتحركة ؛ (٥) اقتراح اولويات لتنفيذ التطوير المقترح للخطوط والمعدات ؛ (٦) اقتراح مشاريع للتنفيذ .

المعلومات ومصادرها

تطلبت دراسة النقل بالسكك الحديدية جمع كثير من المعلومات عن قطاع النقل بصفة عامة ، والسكك الحديدية بشكل خاص ، وعن اقتصاد البلاد العربية وسكانها وخططها التنموية . واعتمدت هذه الدراسة كثيراً على المعلومات والدراسات المتوافرة التي تشمل دراسة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا عن النقل في هذه المنطقة[١] ، ودراسة مجلس الوحدة الاقتصادية العربية[٢] ، وجهود اللجنة الدائمة للنقل والمواصلات في جامعة الدول العربية ، ودراسة الامم المتحدة عن عقد النقل في افريقيا[٣] ، والدراسات القطرية لقطاع النقل في سورية ومصر والسودان والجزائر والكويت . وقامت بعثات ميدانية من الصندوق العربي بجمع المعلومات اللازمة من موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا وسورية والاردن والسودان والكويت . وتم ارسال الاستمارات اللازمة لبقية الاقطار وتسلم الصندوق العربي رداً من واحد من هذه البلدان هو المملكة العربية السعودية .

---

(١) United Nations [UN], Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia [ECWA], «Development of an Integrated Transport System for Western Asia,» Beirut, December 1979, 3 vols.

(٢) مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، « شبكتا الطرق البرية والخطوط الحديدية لربط الاقطار العربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي ،» تونس ، ايار / مايو ١٩٨٠ (الوثيقة رقم ٢) .

(٣) الامم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، « عقد النقل والمواصلات في افريقيا ، ١٩٧٨ - ١٩٧٩ ،» (غير مؤرخة) .

وتعتبر المعلومات التي جمعت جيدة وتفي الى حد كبير باهداف هذه الدراسة . ولكن لم تتوافر المعلومات في معظم الاحيان عن حالة الخطوط الحديدية ، او عن حجم الحركة على الخطوط الرئيسية (رغم توافرها للشبكة ككل) ، او عن السعة الحالية للخطوط . وكذلك لم تتوافر المعلومات في معظم الاحيان عن عمر وحالة المعدات المتحركة او عن الورش وانظمة صيانتها . ويؤثر هذا ، بعض الشيء ، على حاجة السكك الحديدية لاستبدال المعدات المتحركة المستهلكة . وادت هذه العوامل ، بالاضافة الى عدم توافر المعلومات الكمية عن التوزيع الجغرافي للنشاطات الاقتصادية والاجتماعية ، الى صعوبة استخدام منهجية متقدمة في تقدير حجم الحركة على السكك الحديدية في المستقبل ومقارنة البدائل المختلفة لتطوير قطاع النقل بما في ذلك السكك الحديدية. ولذلك، اكتفت هذه الدراسة بمنهجية مبسطة تفي بغرض وضع اطار عام وليس خطة شاملة لقطاع النقل .

اولاً : شبكة السكك الحديدية الحالية

توجد السكك الحديدية حالياً في ١١ قطراً عربياً هي : موريتانيا ، المغرب ، الجزائر ، تونس ، مصر ، السودان ، لبنان ، سورية ، الاردن ، العراق ، السعودية . وينوي قطران عربيان هما : ليبيا والكويت مد السكك الحديدية في اراضيها . يبلغ طول الشبكة الحديدية في هذه الاقطار حوالى ٢٢٤٠٠ كلم منها حوالى ١٣٠٠٠ كلم ذات العرض القياسي (١٤٣٥ مليمتراً) ومن ذلك حوالى ١٠٠٠ كلم مكهرب . ويمكن تقسيم هذه الشبكة الى حوالى ٢١٠٠٠ كلم من الخطوط المفردة وحوالى ١٤٠٠ كلم من الخطوط المزدوجة . ويبيّن الجدول رقم (٢) اطوال شبكات السكك الحديدية العربية حسب الاقطار التي تقع فيها ، وعرض الخط بالمليمترات ، وكون الخط مكهرباً او غير مكهرب ، مفرداً او مزدوجاً . ويقع حوالى ٨٠٠٠ كلم من هذه الشبكة في شمال افريقيا ، وحوالى ٨٩٠٠ كلم في منطقة وادي النيل ، والبقية (حوالى ٥٥٠٠ كلم) في المشرق العربي . ويبلغ طول شبكة الخطوط التي تخدم اغراض الربط العربي حوالى ١٧٤٠٠ كلم منها حوالى ٦٣٠٠ كلم في اقطار شمال افريقيا ، و ٦٢٠٠ كلم في منطقة وادي النيل ، والبقية (حوالى ٤٩٠٠ كلم) في المشرق العربي .

١ ـ الشبكة حسب عرض الخطوط

تتميز شبكة السكك الحديدية العربية بوجود خمسة انواع من الخطوط الحديدية حسب عرضها هي : العرض القياسي ١٤٣٥ ملم (حوالى ١٣٠٣٠ كلم) ، عرض ضيق ١٠٠٠ ملم (حوالى ٢٤٣٠ كلم) ، عرض ضيق ١٠٥٠ ملم (حوالى ١٠٠٠ كلم) ، عرض ضيق ١٠٥٥ ملم (حوالى ١١٢٠ كلم) ، وعرض ضيق ١٠٦٧ ملم (حوالى ٤٧٩٠ كلم) . وهناك الخطوط ذات عرض ١٠٠٠ ملم في كل من الجزائر (١٤٦ كلم) ، وتونس (١٣٠٠ كلم) ، ومصر (٢٠٠ كلم) ، والعراق (٧٨٦ كلم) . وتوجد الخطوط ذات عرض ١٠٥٠ ملم في لبنان (٩٠ كلم) ، وسورية (٣٤٢ كلم) ، و الاردن (٥٦٧ كلم) . اما الخطوط ذات عرض ١٠٥٥ ملم فتقع كلها

في الجزائر (١١٢٠ كلم) ، بينما الخطوط ذات عرض ١٠٦٧ ملم تقع في السودان (٤٧٨٦ كلم) , واحياناً يوجد عرضان او اكثر للخطوط الحديدية في البلد نفسه . فمثالاً على ذلك ، تحتوي الجزائر على خطوط يتفاوت عرضها من ١٠٠٠ ملم الى ١٠٥٥ ملم الى ١٤٣٥ ملم ، ومصر وتونس والعراق تحتوي على خطوط عريضة وضيقة (عرض ١٠٠٠ ملم) . وبديهي ان اختلاف عرض الخطوط يؤدي الى مشاكل في استغلالها تتلخص في الوقت الاضافي اللازم للانتقال بين الخطوط ذات العرض المختلف ، وضرورة انشاء محطات خاصة لتجميع القطارات ، وضرورة اقتناء معدات متحركة للعمل على الخطوط ذات العروض المختلفة وما ينشأ عن ذلك من مشاكل في الورش وصيانة المعدات وقطع الغيار .

٢ ـ تقويم الوضع الحالي للشبكة

أ ـ محدودية انتشار الشبكة : تعتبر شبكات السكك الحديدية داخل البلدان العربية وبينها محدودة الكثافة اذا ما قورنت بشبكات كثير من الدول الاخرى الجدول رقم (١) . وتقتصر السكك الحديدية في موريتانيا على خط نقل خامات الحديد من المناجم الى ميناء نواذيبو ، وفي الجزائر وتونس والمغرب على خدمة الشريط الساحلي ونقل الخامات . ويعكس هذا الوضع الاعتبارات التاريخية لانشاء السكك الحديدية في الوطن العربي . فمعظم هذه السكك بني لخدمة اغراض المستعمر في حكم البلاد وتثبيت سيطرته عليها ، واستغلال ثرواتها وخصوصاً خاماتها المعدنية ومواردها الاولية (القطن) ، كما أن الاقطار العربية بنت قليلاً من الخطوط الحديدية منذ استقلالها ، ومعظمها شيّد لخدمة نقل الخامات المعدنية .

ب ـ محدودية ترابط الشبكة : تتصف شبكة السكك الحديدية العربية بقلة ترابطها . فعلى الرغم من أن السكك الحديدية في المغرب والجزائر وتونس مترابطة (على الشريط الساحلي فقط) الا انها غير مترابطة مع السكك الحديدية في مصر لأنه لا توجد سكك حديدية حالياً في ليبيا . وكذلك ، لا توجد وصلة بين شبكتي السكك الحديدية في مصر والسودان . وبسبب وجود اسرائيل فقد انقطع الاتصال بين شبكات السكك الحديدية لمصر ولبنان وسورية والاردن . وعلى ما يظهر ، فقد شيدت السكك الحديدية في موريتانيا والسعودية لخدمة الاغراض القطرية فقط ، ولذلك فهي غير متصلة ببقية السكك الحديدية العربية المجاورة .

ج ـ مسار السكك الحديدية : يعتبر مسار بعض الخطوط الحديدية غير مناسب في الظروف السياسية الحالية . فمثالاً على ذلك ، كان السفر من اللاذقية في سورية الى بغداد في العراق حتى وقت قريب(الستينات والسبعينات) يتطلب استخدام السكك الحديدية التركية . وهذا يعكس الظروف السياسية والتاريخية التي بنيت في ظلها الخطوط الحديدية في المشرق العربي ، عندما كانت تخضع كل هذه المنطقة لنفوذ العثمانيين .

د ـ حالة الخطوط الحديدية : على الرغم من عدم توافر المعلومات بالقدر اللازم عن الحالة

الراهنة للخطوط الحديدية في الوطن العربي، الا أنه من خلال المباحثات مع الجهات المسؤولة عن السكك الحديدية ، تبين ان حالة كثير من الخطوط الحالية متدنية وذلك بسبب ضعف الصيانة .

هـ ـ اختلاف المواصفات الفنية : يبين الجدول رقم (٣) المعلومات المتوافرة عن الاسس النموذجية لتصميم الخطوط الحديدية في البلدان العربية المختلفة . وتتجه الاقطار العربية إجمالاً نحو استخدام العرض القياسي (١٤٣٥ مليمتراً) للخطوط الجديدة ، ما عدا السودان وتونس وذلك لاعتبارات اقتصادية ومالية وتشغيلية واضحة في كل منها . وتراوح السرعة التصميمية للخطوط الحديدية بين ٦٠ كلم / الساعة في السودان و ١٥٠ كلم / الساعة في السعودية و ٢٥٠ كلم / الساعة للخط المقترح بين العراق والكويت . وينجم عن اختلاف السرعة التصميمية تفاوت بالنسبة لاقل شعاع مسموح به للمنحنيات واقصى ميلان عمودي مسموح به ، وسماكة الزلط ، وانظمة التشغيل والاتصالات . ويراوح اكبر حمل محوري مسموح به بين ١٦ طناً في السودان و ١٨ طناً في تونس و ٢٥ طناً في المغرب وسورية . ويقل الحمل المحوري المسموح به حالياً عن ١٢ طناً على بعض الخطوط في الاردن وعن ١٥ طناً على بعض الخطوط في سورية . وتتجه البلاد العربية نحو رفع الحمل المحوري المسموح به على الخطوط الجديدة الى ما بين ٢٠ و ٢٥ طناً .

ثانياً : المعدات المتحركة الحالية

تتكوّن المعدات المتحركة للسكك الحديدية العربية من المعدات الساحبة والمعدات المجرورة . وتتألف المعدات الساحبة من القاطرات السفرية (Mainline Locomotives) وقاطرات المناورة (Shunting Locomotives) والاتومتريسات (Rail Cars) . وتشمل المعدات المجرورة عربات الركاب وعربات البضائع .

١ ـ المعدات الساحبة

يبيّن الجدول رقم (٤) عدد المعدات الساحبة وقوتها ونسب توافرها لكل من السكك الحديدية العربيّة ، وتتكوّن من ١٦٩٠ قاطرة سفرية ، و ٣٣٤ قاطرة مناورة ، و ٢٥٧ اتومتريساً . ولا تزال السكك الحديدية في لبنان وسورية والاردن والعراق والسودان تستخدم القاطرات البخارية ، إلّا ان الاتجاه العام في هذه البلدان هو نحو استبدال القاطرات البخارية بقاطرات ديزل . وتبلغ القوة الاجمالية للقاطرات السفرية حوالى ٢٢٦٠ الف كيلواط ، ولقاطرات المناورة حوالى ١٥٠ الف كيلواط ، وللاتومتريسات حوالى ١٣٠ الف كيلواط .

٢ ـ المعدات المجرورة

يبيّن الجدول رقم (٥) عدد عربات الركاب والبضائع وسعتها ونسب توافرها لكل من السكك الحديدية العربية . وهي تتكوّن من حوالى ٤١٠٠ عربة ركاب تبلغ سعتها الاجمالية حوالى ٢٥٥ الف مقعد وحوالى ٧٠ الف عربة بضائع تبلغ سعتها حوالى ٢,١ مليون طن . وتمتلك

السكك الحديدية في مصر والسودان حوالى ٦٠ بالمائة من عربات الركاب و ٣٤ بالمائة من عربات البضائع .

٣ ـ الحالة الراهنة للمعدات المتحركة

لا تتوافر المعلومات اللازمة عن عمر وحالة المعدات المتحركة لمعظم السكك الحديدية العربية . ولذلك يصعب تقدير عدد ما يتطلب الاستبدال منها بسبب حالتها السيئة او بسبب تعديها عمرها الاقتصادي . ويبيّن الجدولان الرابع والخامس نسب توافر المعدات المتحركة للسكك الحديدية العربية حسب نوعها . ويلاحظ تدني هذه النسب مما يدل على محدودية كفاءة الورش وانظمة صيانة المعدات وربما على قدمها . ولا تتوافر المعلومات اللازمة عن الورش وتجهيزاتها او عن انظمة الصيانة او عن كفاءة اليد العاملة وانتاجيتها .

ثالثاً : الحركة الحالية للنقل على السكك الحديدية

١ ـ حركة نقل الركاب

يلخص الجدول رقم (٦) عدد الركاب وملايين كيلومترات الركاب المنقولين على كل سكة حديدية عربية ، ويبين ان السكك الحديدية العربية قد قامت بنقل حوالى ٢٩٥ مليون راكب بالسنة بما يعادل حوالى ٣,٤ مليار راكب / كلم بالسنة[٤] . وكان نصيب السكك الحديدية المصرية حوالى ٧٧ بالمائة من الركاب و ٣٩ بالمائة من كيلومترات الركاب . وتمثل هذه الارقام حوالى ٢,٢ رحلة و ٩٩ كلم للشخص في السنة في البلدان العربية التي توجد فيها سكك حديدية . وتشير هذه الارقام الى الدور المتواضع جداً الذي تلعبه السكك الحديدية العربية في نقل الركاب . ويراوح متوسط مسافة نقل الراكب بين ٢٣ كلم في مصر و ٤٠٠ كلم في السودان . ويعكس قصر مسافة نقل الراكب سيطرة الحركة من الضواحي الى المدن الكبيرة في كل من مصر وتونس والجزائر . وجدير بالذكر انه اذا استثني هذا النوع من النقل الحضري فإن قدرة السكك الحديدية على منافسة النقل على الطرق داخل اي بلد بالحافلات (الباصات) والسيارات تزداد كلما ازدادت مسافة نقل الراكب ، وفي الحالات القصوى التي تصبح فيها الرحلات طويلة جداً او انها تتطلب عبور حدود دولة فإن الطائرات اقدر على منافسة القطارات .

نمت حركة نقل الركاب بالسكك الحديدية بمعدلات منخفضة او سلبية خلال السبعينات ، وانخفضت حصة السكك الحديدية العربية في نقل الركاب في اواخر السبعينات عما كانت عليه في اواخر الستينات . ويرجع ذلك الى الاستثمارات الضخمة في البنية الاساسية للطرق ونسب النمو العالية في عدد السيارات بانواعها وقدرتها على منافسة السكك الحديدية ، ونمو دخل الفرد العربي

---

(٤) يمثل هذان الرقمان مجموع الركاب وكيلومترات الركاب لآخر سنة تتوفر عنها المعلومات في كل بلد عربي .

وتفضيله استخدام السيارات و(الباصات) في التنقل بسبب مرونة تسييرها على انواع كثيرة من الطرق وعلى فترات اقصر ، مما يعني تقصير فترات الانتظار عما تتطلبه السكك الحديدية . بالاضافة الى ذلك ، فإن النقل على الطرق يوفر خدمة « باب للباب ». وتتمشى هذه التطورات مع نمط التغييرات في دول اخرى في العالم . وباستمرار هذا الاتجاه يتوقع أن تقل حصة السكك الحديدية في نقل الركاب في عامي ١٩٩٠ و٢٠٠٠ عما هي عليه حالياً .

٢ ـ حركة نقل البضائع

يلخص الجدول رقم (٧) عدد الاطنان وملايين الاطنان الكيلومترية المنقولة بالسكك الحديدية العربية ، وهو يبين أنه تم بهذه الوسيلة نقل حوالى ٧٣ مليون طن سنوياً وحوالى ٢٤(٥) مليار طن / كلم سنوياً ، منها حوالى ٧٢ بالمائة و ٥٧ بالمائة على التوالي على السكك الحديدية في شمال افريقيا . وكان نصيب المغرب حوالى ٣٧ بالمائة من مجموع الاطنان المنقولة ويزيد هذا الحجم عن مجموع الاطنان المنقولة على السكك الحديدية في مصر والسودان ولبنان وسورية والاردن والعراق والسعودية وتونس . وتشكل الخامات المعدنية نسبة كبيرة من البضائع المنقولة ، تبلغ حوالى ١٠٠ بالمائة في موريتانيا (الحديد) والاردن (الفوسفات) و (٧٠ بالمائة في المغرب (الفوسفات) و ٦٥ بالمائة في تونس (الفوسفات) و ٦٠ بالمائة في الجزائر (الحديد والفوسفات) . وقد تفاوتت مسافات نقل الطن تفاوتاً كبيراً فكانت ، على سبيل المثال ، ٧٥ كلم في لبنان و ١٤٥ كلم في المغرب و ٩٢٤ كلم في السودان . وتعكس هذه المسافات مساحة البلدان العربية المختلفة (صغر لبنان وضخامة السودان) ، ومواقع مراكز الانتاج بالنسبة لمراكز الاستهلاك او موانىء التصدير . وعلى العموم يعتبر معدل مسافة نقل الطن بالسكك الحديدية العربية (٣٣٢ كلم) ملائماً لاقتصاديات النقل بالسكك الحديدية اذ تزيد قدرة السكك الحديدية على منافسة النقل بالطرق كلما كانت الكميات المنقولة اكثر وزناً واقل ثمناً واطول مسافة .

لقد نمت حركة نقل البضائع بالسكك الحديدية بمعدلات منخفضة نسبياً . وتأثرت الكميات المنقولة في موريتانيا بنقصان انتاج مناجم الحديد العائد الى استهلاك المناجم الحالية . وكذلك ، نقصت الاطنان الكيلومترية على سكك حديد السودان بنسبة ٤,١ بالمائة سنوياً خلال السبعينات بسبب نقصان الانتاج الزراعي في البلاد والمشاكل المالية الجسيمة التي تواجهها ، خصوصاً ان المنتجات الزراعية تشكل غالبية السلع والبضائع المنقولة بالسكك الحديدية . وشهدت السكك الحديدية السورية زيادات كبيرة تقدر بحوالى ١٣ بالمائة سنوياً ، ويعكس ذلك التوسع الكبير في انشاء الخطوط الحديدية في سورية وتوجه الدولة الجاد نحو تعزيز دور السكك الحديدية في حركة النقل . وانخفضت حصة السكك الحديدية العربية في نقل البضائع خلال السبعينات . ويعود ذلك للمنافسة الشديدة من النقل على الطرق التي استطاعت استقطاب النقل

(٥) يمثل هذان الرقمان مجموع الاطنان وكيلومترات الاطنان لآخر سنة تتوفر عنها المعلومات في كل بلد عربي .

متوسط وعالي الثمن وقليل الوزن نسبياً خصوصاً ان الشاحنات توفر خدمة « باب للباب » ، بينما يتطلب النقل بالسكك الحديدية في معظم الاحيان مناولة اضافية للبضائع عند المنشأ والنهاية . ويتوقع ان يزداد نقل البضائع على السكك الحديدية العربية في المستقبل . ولكن الحصة النسبية للسكك الحديدية ستتناقص ، وذلك لأن النقل على الطرق سيزداد بسرعة اكبر من زيادة النقل على السكك الحديدية .

٣ ـ تدني انتاجية العمالة في النقل على السكك الحديدية العربية

توفر السكك الحديدية العربية فرص عمل لحوالى ١٩٠ الف شخص . وتقل انتاجية العامل العربي عما هي عليه في الدول المتقدمة وكثير من دول العالم الثالث ، اذ بلغت انتاجية العامل العربي حوالى ٧٠ الف راكب / كلم و ١٢٦ الف طن / كلم سنوياً في اواخر السبعينات بالمقارنة بحوالى ١٩٢ الف و ٢٤٦ الفاً على التوالي للعامل الفرنسي و ١١٠ آلاف و ١٨٢ الفاً على التوالي للعامل الايراني في ١٩٧٧ . ويعود ذلك للعمالة الزائدة في السكك الحديدية العربية ، خصوصاً في مصر والسودان ، ومستوى التدريب المنخفض نسبياً للعامل العربي ، والتركيز على استخدام العمالة اليدوية بدل الميكنة في الصيانة والتشغيل .

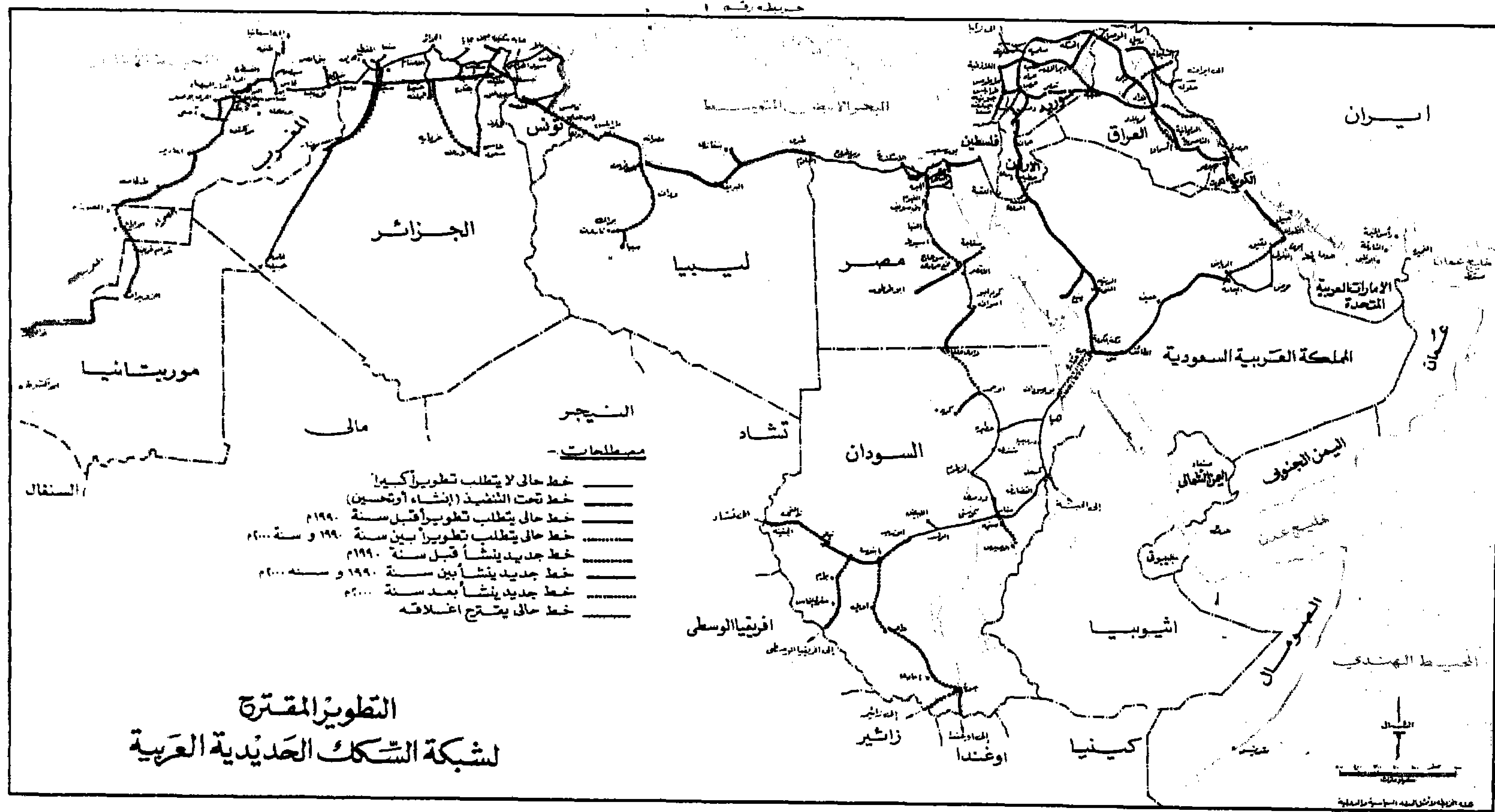
رابعاً : التطوير المقترح للسكك الحديدية

١ ـ اسس تحديد التطوير المقترح للخطوط الحديدية والمعدات المتحركة

تم تحديد التطوير المقترح للخطوط الحديدية والمعدات المتحركة بناء على الاسس التالية :

أ ـ حجم الحركة في الحاضر والمستقبل : بيّن القسم الثالث من هذه الورقة الحجم الاجمالي للحركة الراهنة على شبكات السكك الحديدية العربية واشار الى نسب النمو التي تحققت خلال السبعينات . وقدرت الحركة في المستقبل على اساس الدراسات المتوافرة ، وحجم الحركة الحالية ، والنمو المتوقع في مؤشرات الطلب على النقل في كل من البلدان العربية ، وخطط الدول في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وخصوصاً فيما يتعلق باستغلال خامات المعادن وتطوير قطاع النقل وخصوصاً السكك الحديدية والطرق والتأثير العكسي لتطوير الطرق على النقل بالسكك الحديدية ، والمستوى الحالي لتعريفات النقل بالسكك الحديدية ، وسياسات الحكومة نحو اجور نقل الركاب والبضائع على الطرق والسكك الحديدية . وجدير بالذكر ان كل السكك الحديدية العربية تتكبد خسائر في التشغيل . ويبيّن الجدول رقم (٨) نسب النمو السنوية المتوقعة للفترة حتى عام ١٩٩٠ و ١٩٩٠ ـ ٢٠٠٠ ليكلومترات الركاب ولكيلومترات الاطنان على السكك الحديدية في البلدان العربية المختلفة . ويظهر من هذا الجدول ان معدلات النمو يتوقع أن تظل منخفضة نسبياً ، وخصوصاً لنقل الركاب .

ب ـ سعة الخطوط الحديدية ومقارنتها بحركة النقل في المستقبل : تتطلب الخطوط التي يزيد


خريطة رقم ١
التطوير المقترح
لشبكة السكك الحديدية العربية
مصطلحات:-
خط حالى لا يتطلب تطويراً كبيراً
خط تحت التنفيذ (إنشاء أو تحسين)
خط حالى يتطلب تطويراً قبل سنة ١٩٩٠م
خط حالى يتطلب تطويراً بين سنة ١٩٩٠ و سنة ٢٠٠٠م
خط جديد ينشأ قبل سنة ١٩٩٠م
خط جديد ينشأ بين سنة ١٩٩٠ و سنة ٢٠٠٠م
خط جديد ينشأ بعد سنة ٢٠٠٠م
خط حالى يقترح اغلاقه
موريتانيا
السنغال
مالى
النيجر
تشاد
الجزائر
المغرب
تونس
ليبيا
مصر
السودان
فلسطين
الأردن
العراق
ايران
الكويت
المملكة العربية السعودية
الإمارات العربية المتحدة
عمان
اليمن الجنوبى
اليمن الشمالى
جيبوتى
اثيوبيا
الصومال
كينيا
اوغندا
زائير
افريقيا الوسطى
البحر الأبيض المتوسط
المحيط الهندي
خليج عدن
الشمال

حجم الحركة عليها تطوير سعتها ، اما عن طريق تقوية الخط ، واما ببناء خط جديد مجاور للخط القائم او في موقع جديد لتخفيف الازدحام على الخط الحالي .

ج ـ **التنسيق بين تطوير الخطوط الحديدية والطرق** : كثيراً ما تقع السكك الحديدية في ممر واحد مع الطرق البرية ، مما يعني ان تطوير احدهما يؤثر على الآخر . فتطوير الطريق في ممر ما قد يلغي الحاجة لتحسين الخط الحديدي الحالي، او لانشاء خط جديد ، او أنه يؤدي لتأجيل تطوير الخط الحديدي الى فترة زمنية لاحقة في المستقبل .

د ـ **خطط القطر والاقطار المجاورة لتطوير الخطوط الحديدية** : نظراً لعدم توافر المعلومات عن الحالة الراهنة وعلاقة حركة النقل بالسعة لمعظم الخطوط الحديدية ، لعبت خطط الاقطار في تطوير خطوطها الحديدية دوراً مهماً في تحديد التطوير المقترح لكل خط ، والفترة الزمنية المقترحة لتنفيذ ذلك . وتعكس هذه الخطط الاهمية التي توليها الاقطار لقطاع النقل بالمقارنة مع باقي القطاعات ، والاولويات التي توليها لمشاريع النقل المختلفة . وتجدر الاشارة الى ان عدداً من الاقطار العربية كان في طور اعداد خططه التنموية في عام ١٩٨٠ . ولذلك فليس من المؤكد ان تكون جميع هذه المشاريع قد دخلت فعلاً في الخطط التنموية . ولكن هذا لا يقلل من قيمة هذه المعلومات لانه يمكن من ادراج المشاريع التي لم تدخل الخطة الحالية في خطط مقبلة . ومن جهة اخرى فإن بعض المشاريع المقترحة للخطة الحالية يتوقع ان تستمر في الخطة المقبلة ، اذ ان نسب انجاز الخطط لمشاريعها لا تتعدى ٥٠ بالمائة ـ ٦٥ بالمائة في كثير من الاقطار العربية .

٢ ـ شبكة الخطوط الحديدية المتكاملة

تبيّن الخريطة رقم (١) التصور الذي توصلت اليه هذه الدراسة لشبكة السكك الحديدية العربية استناداً الى الاسس المذكورة اعلاه وتحقيقاً لهدف الربط بين الشبكات القطرية وبينها وبين العالم الخارجي . ونظراً لضخامة العمل المطلوب وبالتالي كلفته الحالية وقدرة الاقطار المختلفة المحدودة على التنفيذ اقترحت هذه الدراسة تطوير بعض الخطوط بعد عام ٢٠٠٠ ، مثل وصل موريتانيا بالمغرب ووصل السودان بالاقطار الافريقية المجاورة .

٣ ـ التطوير المقترح حتى عام ٢٠٠٠ للخطوط الحديدية

يلخص الجدول رقم (٩) لكل قطر عربي الخطوط الحديدية التي يمكن أن تتوافر الموارد اللازمة لتطويرها قبل عام ٢٠٠٠ . ويبين لكل خط الطول المقترح تطويره ، ونوع التطوير ،وتكلفته ، والتوقيت الزمني له . ويمكن تقسيم المقترحات الى نوعين : (١) تطوير خط موجود مثل مضاعفة خط مفرد حالياً ، او تقوية الخط باستبدال القضيب الحالي بآخر اكثر وزناً ، او كهربته ، او تحسين المسار بازالة المنعطفات الخطرة والميلان الرأسي الحاد ، او انشاء العبارات والجسور الاضافية ، وتحسين المنشآت الحالية وحماية الخطوط من الفيضانات ؛ (٢) انشاء خط جديد .

ويتضمن التطوير المقترح بعض المشاريع التي لم تخضع لدراسات جدوى او التي اشارت دراسات الجدوى الاولية الى أن مردودها الاقتصادي منخفض . فمثالاً على ذلك ، اظهرت دراسة ترنسمارك للخط الواصل بين العراق والكويت والسعودية ان انشاء المشروع غير مجد مالياً(٦) . وكذلك بيّنت دراسة دورش كونسلت للخط الحجازي ان مردوده الاقتصادي لا يتعدى ٤ بالمائة(٧) . ويعتقد كذلك أن الجدوى الاقتصادية لوصل مصر بالسودان (في ممر نهر النيل) ستكون على الارجح منخفضة جداً ، وكذلك الحال للوصلة في ليبيا من الحدود التونسية الى طرابلس فالحدود المصرية . ويرجع ذلك الى قلة حجم التبادل التجاري بين الاقطار العربية والى وجود طرق في معظم هذه الممرات . ولكن ادرجت هذه المشاريع لاصرار الحكومات عليها لوجود عوامل اخرى سياسية ، واجتماعية ، وامنية ، وقومية ، بالاضافة للعامل الاقتصادي والمالي ، لا تستطيع الحكومات تجاهلها عند اتخاذ القرار لانشاء خط حديدي جديد . ويبيّن الجدول رقم (١٠) اطوال الخطوط التي تتطلب التحسين او الانشاء وتكاليفها وتوزيعها حسب الفترة المحتملة للتنفيذ ، وذلك لكل قطر عربي وللمجموعة التي يقع فيها. ويبلغ طول الخطوط الحديدية التي تتطلب التطوير او الانشاء قبل عام ٢٠٠٠ حوالى ١٧٨٠٠ كلم منها حوالى ١٣٠٠٠ كلم جديد وحوالى ٤٨٠٠ كلم حالية تتطلب التطوير . ولا تتضمن هذه الاطوال حوالى ١٤٠٠ كلم من الخطوط قيد الانشاء او التحسين حالياً او تلك التي تتطلب الصيانة او انه يقترح انشاؤ ها بعد عام ٢٠٠٠ . ونظراً لعدم توافر المعلومات بالقدر الكافي عن حالة كثير من الخطوط الحديدية فمن المحتمل أن تكون حاجات تطوير الخطوط الحالية اكبر مما هو مبين في هذه الدراسة .

٤ ـ التطوير المقترح للمعدات المتحركة

تتكوّن حاجات مؤسسات السكك الحديدية من المعدات المتحركة من تلك الازمة لاستبدال المستهلك منها ، وتلك المطلوبة لمقابلة الزيادة المتوقعة في الحركة . وقدرت المعدات اللازمة للاستبدال على اساس عمر وحالة المعدات الحالية وكفاية التشغيل وورش الصيانة . وافترض ان العمر الاقتصادي للمعدات المتحركة هو ٢٠ سنة للقاطرات السفرية والمناورة ، و ١٥ سنة للاوتومتريس ، و ٢٥ سنة لعربات الركاب ، و ٣٠ سنة لعربات البضائع . ويتوجب استبدال المعدات التي هي في حالة سيئة ولا يمكن اصلاحها من الناحية الاقتصادية وتلك التي يزيد عمرها الفعلي عن العمر الاقتصادي المقدر لهذا النوع من المعدات . وقدرت المعدات اللازمة لمقابلة زيادة الحركة بناء على حجم الحركة الحالي والمتوقع ، وكفاية التشغيل حالياً وفي المستقبل ، مع اعتبار تأثير جهود مؤسسات السكك الحديدية في التدريب ، وتحسين اساليب الادارة على انتاجية السكك

(٦) ترانسمارك وفريمان فوكس العالمية ، «دراسة جدوى السكك الحديدية في دولة الكويت ،» آب / اغسطس ١٩٧٩ .

(٧) دورش كونسلت ، « مسودة التقرير النهائي لدراسة جدوى انشاء سكة حديد الحجاز ،» تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٨٠ ، ج١ .

الحديدية ، وكفاية الورش ، واساليب صيانة المعدات المتحركة في الحاضر والمستقبل ، والاتجاهات العامة في تقنية السكك الحديدية فيما يتعلق بسعة عربات الركاب والبضائع وقوة القاطرات والاتومتريسات .

وعلى هذا الاساس احتسب عدد المعدات المتحركة اللازمة للاستبدال ولمقابلة زيادة الحركة حتى عام ٢٠٠٠ . وتقدر حاجة السكك الحديدية العربية بحوالى ٢١٠٠ قاطرة سفرية ، و ٥٢٠ قاطرة مناورة ، و ٢٨٠ عربة اتومتريس ، و ٥٠٠٠ عربة ركاب،و ٩٩٠٠٠ عربة بضائع . وتستأثر مجموعة شمال افريقية بالنصيب الاكبر من هذه المعدات (حوالى ٥٠ بالمائة ، تليها اقطار المشرق العربي (حوالى ٢٧ بالمائة) ، ومجموعة قطري وادي النيل (حوالى ٢٣ بالمائة)

خامساً : تكاليف التطوير المقترح

١ ـ اسس حساب التكاليف

بنيت تقديرات تكاليف تطوير السكك الحديدية على اساس المعلومات المتوافرة من مؤسسات السكك الحديدية في الاقطار العربية ودراسات بعض قطاعات النقل والخطوط الحديدية ، والاسعار العالمية للمعدات المتحركة ، وخبرة ومعرفة الصندوق العربي بتكاليف الاعمال المماثلة في بعض الاقطار العربية . وقدرت تكاليف تطوير الخطوط الحديدية على أساس تكاليف تطوير الكيلومتر الواحد حسب طبيعة الأرض (سهل ، نجد ، جبل) وحسب نوع التطوير (انشاء خط جديد مفرد او مزدوج ، تثنية خط حالي ، تقوية خط حالي . . . الخ) . وقدرت تكاليف المعدات المتحركة على اساس الاسعار الواردة في آخر عقود ابرمتها مؤسسات السكك الحديدية العربية مع تحديثها لعام ١٩٨١ . وتقدر هذه التكاليف بأسعار هذا العام بحوالى ١,٢٥ مليون دولار للقاطرة السفرية ، و ٠,٨٠ مليون دولار للقاطرة المناورة، و٠,٤٠ مليون دولار للاتومتريس ،و ٠,١٥ مليون دولار لعربة الركاب ، و ٧٥ الف دولار لعربة البضائع .

٢ ـ تقديرات التكاليف

أ ـ الخطوط الحديدية : يلخص الجدول رقم (١١) تكاليف تطوير الخطوط الحديدية حسب الدولة والمجموعة التي تقع فيها ونوع التطوير واولويته . وتقدر التكاليف الاجمالية لتطوير الخطوط الحديدية بحوالى ٢٢,٨ مليار دولار باسعار ١٩٨١ منها حوالى ٢,٧ مليار دولار لتطوير الخطوط الحالية وحوالى ٢٠,١ مليار دولار لبناء خطوط جديدة . وتشكل حاجات مجموعة دول شمال افريقيا حوالى ٥٩ بالمائة من المجموع ، تليها مجموعة اقطار آسيا العربية (حوالى ٣١ بالمائة) ومجموعة دولتي وادي النيل (حوالى ١٠ بالمائة) . ولا تتضمن هذه الارقام تكاليف الخطوط قيد الانشاء او التطوير او تكاليف صيانة الخطوط وحماية مواقع تقاطع السكك الحديدية

والطرق اما عن طريق الجسور او البوابات الالكترونية او اشارات المرور . وكذلك فإنها لا تعكس التكاليف الاضافية اللازمة لمقاطع الخطوط داخل وجوار المدن ، والمناطق التي تتطلب معالجة خاصة ، إما بسبب التضاريس او طبيعة التربة او مواد البناء ، وذلك لأن مثل هذه التحاليل تتطلب دراسات مفصلة لا تقع في نطاق هذه الدراسة . وكذلك لا تحتوي هذه التقديرات على تكاليف الخطوط التي يقترح تطويرها بعد عام ٢٠٠٠ .

ب ـ المعدات المتحركة : تم بعد ذلك تقدير تكاليف المعدات المتحركة التي تتطلب الاستبدال او انها لازمة لمقابلة الزيادة في الحركة حتى عام ٢٠٠٠ . ويبلغ إجمالي تكاليف المعدات المتحركة المقترحة حوالى ١٢,٤ مليار دولار ، منها حوالى ٥,٤ مليار دولار لاستبدال المعدات المستهلكة والباقي (حوالى ٧,٠ مليار دولار) لمقابلة الزيادة في الحركة . وتشكل حاجات بلدان مجموعة شمال افريقيا ٤٦ بالمائة من مجموعة هذه التكاليف ، تليها مجموعة بلدان المشرق العربي (حوالى ٣٠ بالمائة) ومجموعة قطري وادي النيل (حوالى ٢٤ بالمائة) .

ج ـ التكاليف الاجمالية : يلخص الجدول رقم (١٠) تكاليف تطوير الخطوط الحديدية والمعدات المتحركة حتى عام ٢٠٠٠ مصنفة حسب الدولة والمجموعة التي تقع فيها ، ونوع التطوير ، والاولوية . وتقدر التكاليف الاجمالية لتطوير الخطوط والمعدات بحوالى ٣٥,٢ مليار دولار . وتشكل حاجات مجموعة اقطار شمال افريقيا حوالى ٥٥ بالمائة من المجموع وتليها مجموعة اقطار المشرق العربي (٣٠ بالمائة) ومجموعة قطري وادي النيل (١٥ بالمائة) . ويجب التنويه بأن هذه التكاليف هي تقديرات استرشادية هدفها اعطاء فكرة عن حجم الاستثمارات المطلوبة ولا تمثل بالضرورة الكلفة النهائية للاعمال المختلفة وذلك لأن التوصل لمثل هذه التقديرات يتطلب اجراء دراسات هندسية تفصيلية لاتقع في نطاق هذه الدراسة .

سادساً : اولويات تنفيذ التطوير المقترح

١ ـ اسس تحديد الاولويات

بالاضافة الى شدة الحاجة للتطوير المقترح المعبر عنها بالعلاقة بين الطلب والسعة ، وحجم الحركة الحالي والمستقبل ، وخطط الاقطار والاعتبارات الخاصة بكل منها ، والتنسيق بين تطوير الخطوط الحديدية والطرق ، التي تم بحثها في القسم الخامس من هذه الورقة ، توجد عوامل اخرى تؤثر على اولوية تنفيذ التطوير المقترح هي :

أ ـ تكامل الشبكة : تعطى الاولوية للوصلات التي يمكن استعمالها فور الانتهاء من تطويرها ودون انتظار اكتمال وصلات اخرى متممة .

ب ـ الوقت اللازم لاعداد الدراسات والتنفيذ الفعلي : يتطلب بناء خط حديدي جديد سنوات كثيرة قد تصل الى عشرة اعوام او اكثر بعد اتخاذ القرار بانشائه وذلك لأن عملية تحضير

الدراسات ومراجعتها واعتمادها وتحضير وثائق المناقصة ، وطرح العطاءات وارساء العقود ، وتأمين التمويل اللازم تتطلب وقتاً طويلاً يقاس بالاعوام . ويستغرق تنفيذ المشروع سنوات يعتمد طولها على ضخامة المشروع وصعوبته ، وتقدم صناعة الانشاءات في البلد ، وتوافر الموارد البشرية المدربة لدى الجهة المسؤولة عن متابعة التنفيذ . لذلك اخذ الوقت اللازم لتنفيذ المشروع بالاعتبار عند تحديد اولويته .

ج ـ **الموارد المالية والبشرية :** تعاني جميع الاقطار العربية غير النفطية شحاً كبيراً في الموارد المالية لتنفيذ مشاريع التنمية بما في ذلك تطوير السكك الحديدية ، مما ادى الى اعتمادها على التمويل الخارجي وما قد ينجم عنه من تأخير في التنفيذ. وروعي هذا العامل عند تحديد اولوية تنفيذ التطوير المقترح . وكذلك تقاسي جميع الاقطار العربية بدرجات متفاوتة قلة الايدي العاملة المدربة ، وتأخر صناعة الانشاءات فيها مما يحتم اعتماد معظم هذه الدول على الاستشاريين والمقاولين والموردين الاجانب ويؤدي الى ارتفاع تكاليف المشاريع وخصوصاً جزء التكلفة بالعملات الاجنبية . ويعتبر العامل البشري من اهم العوامل المؤثرة ، ليس على قدرة المؤسسات الاستيعابية لتنفيذ مشاريع التنمية فقط ، بل على قدرتها في تشغيل وصيانة مرفق السكك الحديدية .

٢ ـ الاولويـــات

تبيّن الخريطة رقم (١) والجدولان (٩) و (١١) اولويات تنفيذ التطوير المقترح للخطوط الحديدية وتكاليفه . ويقترح ان يتم تطوير حوالى ٦١٠٠ كلم قبل عام ١٩٩٠ وحوالى ١١٦٠٠ كلم بين ١٩٩٠ و٢٠٠٠. وتقدر تكاليف الاولوية الاولى بحوالى ٨,٣ مليار دولار والثانية بحوالى ١٤,٥ مليار دولار باسعار ١٩٨١ . كما اعد تقدير لاولويات توريد المعدات المتحركة وتكاليفها. وتقدر تكاليف الاولوية الاولى بحوالى ٤,٩ مليار دولار والاولوية الثانية بحوالى ٧,٥ مليار دولار بأسعار ١٩٨١ . وهكذا تكون تكاليف الاولوية الاولى لتطوير الخطوط الحديدية والمعدات المتحركة حوالى ١٣,٢ مليار دولار والاولوية الثانية حوالى ٢٢,٠ مليار دولار .

٣ ـ امكانية تنفيذ التطوير المقترح

تعتبر التكاليف المقدرة للتطوير المقترح معقولة وإن كانت ضخمة . وهي تعادل حوالى ٢ مليار دولار بالسنة باسعار ١٩٨١ او ما يقارب ٤,٥ مليار دولار سنوياً بالاسعار الجارية خلال الفترة ١٩٨٢ـ ٢٠٠٠ (على افتراض ان الاسعار ستزداد بمعدل ١٠ بالمائة سنوياً) . ويزداد هذا المبلغ كثيراً عن معدل ما صرف خلال السبعينات والمقدر بأقل من ١,٠ مليار دولار سنوياً (باسعار ١٩٨١) .

يتضح من التقديرات السابقة ان الاقطار العربية غير النفطية ستجابه صعوبات مالية في تنفيذ التطوير المقترح بينما يتوقع أن تستطيع ليبيا والعراق والكويت والسعودية (اقطار نفطية ذات فائض مالي) ان تمول برنامج التطوير فيها . ويتوقع أن تتمكن موريتانيا من تمويل البرنامج

المقترح لها بسبب صغر تكلفته ولكونه يخدم نقل خامات الحديد من المناجم ، ولان موريتانيا قد حصلت على تمويل لمشروع حديد القلب الذي يتضمن بعض التطوير للخطوط الحديدية المقترحة . ويعتقد كذلك أن لبنان سيستطيع أن يمول البرنامج المقترح له وذلك بسبب صغر تكلفته . وتبين الارقام التالية التكاليف الاجمالية والسنوية للبرنامج المقترح في بقية الاقطار :

القطـــر	الكلفة (مليون دولار بأسعار عام ١٩٨١)			
	الكلفـة الاجماليـة		المكـون الاجنبـي	
	١٩٨٢-٢٠٠٠	المعدل السنوي	١٩٨٢-٢٠٠٠	المعدل السنوي
الاردن	٩١٠	٤٨	٦٢٥	٣٣
تونس	١٣٨٠	٧٣	٨٨٥	٤٧
الجزائـر	٦٩٨٥	٣٦٨	٣٩٩٥	٢١٠
الجمهورية العربية السورية	١٦١٠	٨٥	١١٩٥	٦٣
الســودان	١٧٤٠	٩٢	١٢٥٠	٦٦
مصـر	٣٥٣٠	١٨٦	٢١١٠	١١١
المغـرب	٥١٥٥	٢٧١	٢٢٧٠	١١٩

المصدر : انظر الجدول رقم (١٠) .

ويصعب جداً ضمن هذه الدراسة تقدير المبالغ المتوقع توافرها بدقة لكل من هذه الاقطار لتمويل التكاليف الرأسمالية لتطوير الخطوط والمعدات المتحركة خلال الفترة ١٩٨٢ ـ ٢٠٠٠ . ولكن يعتقد ان المبالغ المتوافرة من موارد هذه الاقطار الذاتية ومن مصادر التمويل المعتادة لمثل هذا النوع من المشاريع ، ستكون اقل من التكاليف المتوقعة . وهذا يعني عملياً تأجيل تنفيذ بعض التطوير المقترح . واذا ما اضيف الى مشاكل التمويل بعض العوائق الاخرى مثل قصور الامكانات البشرية المدربة ، ومشاكل التخطيط للمشاريع والتنسيق بينها وبين الدول ، ومشاكل الادارة والتنظيم ، ومشاكل الصيانة والتشغيل ، وتفضيل البلاد العربية للمشاريع القطرية على المشاريع القومية ، يمكن الاستنتاج ان تنفيذ التطوير المقترح سيمتد لبعد عام ٢٠٠٠ . ومن الصعب جداً ، في نطاق هذه الدراسة ، تحديد الاعمال التي يتوقع تأجيلها الى ما بعد ذلك التاريخ . ويمكن التكهن بأنه سيكون من الممكن تأجيل توريد بعض المعدات المتحركة الى ما بعد عام ٢٠٠٠ اذا لم تتوافر الموارد المالية او اذا ظهر ان الحركة على السكك الحديدية تزداد بنسب اقل مما قدر في هذه الدراسة . وكذلك يمكن التكهن بأن الخطوط الحديدية التالية قد يؤجل تنفيذها الى ما بعد عام ٢٠٠٠ وهي :

القطـــر	الطول (كلم)	الكلفة المقدرة (مليون دولار باسعار عام ١٩٨١)	
		إجمالــي	أجنبــي
الجزائــر			
غارة جبيلة ـ بشار ـ المقطع	١٤٥٠	١٩٠٠	٨٥٠
عين عسيرة ـ بلعباس	٣٤٠	٥٨٠	٢٦٠
الســودان			
الحدود المصرية ـ وادي حلفا	٣٠	٣٠	٢٠
مصــر			
اسوان ـ الحدود السودانية	٣٨٠	٢٨٠	١٦٠
قنا ـ ابو طرطور	٣٧٥	٣٧٥	٢٢٥
المغــرب			
اغادير ـ العيون	٦٨٣	١٦٠٠	٤٠٠

توصيـــات

حتى تتمكن الاقطار العربية المعنية من تنفيذ مقترحات هذه الدراسة وحتى تزداد المنافـع من جراء ذلك ، يوصى بالآتي :

١ ـ ضرورة ان تزيد الاقطار العربية مستوى استثماراتها في السكك الحديديـة ، وان تعطي اولوية للمشاريع المقترحة ، وخصوصاً تلك المتضمنة في الفترة قبل ١٩٩٠ (الجدول رقم (٩))، وان تعمل على تذليل الصعوبات لزيادة امكانية تنفيذ هذه المشـاريع واتخاذ الخطوات العمليـة لذلك ، كالبدء في تأمين التمويل والتنفيذ الفعلي للمشاريع الجاهزة للتنفيذ ، واجراء الدراسات اللازمة للمشاريع غير الجاهزة حالياً . ويتوجب زيادة التنسيق بين الدول بالنسبة لتطوير الخطوط واستغلالها . ويوصى كذلك ان تعطي مؤسسات التنمية العـربية وغيـرها ، وكـذلك الاقـطار العربية النفطية ذات الفائض المالي اعتباراً اكبر ، في برامجها التمويلية للمشاريع العربية المشتركة بما في ذلك السكك الحديدية .

٢ ـ تضييق التفاوت في اسس التصميم والمواصفات الفنية لخطوط ومعدات السكك الحديدية عن طريق التوصل الى اتفاق بين مؤسسات السكك الحديدية العربية حول : (أ) المستوى الادنى للمواصفات الفنية التي يجب أن تتبع في تصميم وتشييد الخطوط الجديدة وتطوير الخطوط الحالية ووضع برنامج زمني معقول لتنفيذ ذلك ؛ (ب) اعلى مستوى لمقاييس (طول وعرض وارتفاع)

واوزان المعدات المتحركة المسموح بها على الخطوط الحديدية ووضع برنامج زمني معقول لتطبيق ذلك وخصوصاً بالنسبة لتوريد المعدات في المستقبل .

٣ ـ زيادة سلامة النقل على السكك الحديدية وذلك بتحسين مستوى صيانة وتشغيل الخطوط والمعدات المتحركة ، والتركيز على حماية تقاطع الطرق والخطوط الحديدية بواسطة انشاء الجسور او وضع علامات المرور المناسبة او تركيب البوابات الالكترونية . . . الخ .

٤ ـ اتخاذ الاجراءات اللازمة لتسهيل انسياب نقل المسافرين والبضائع بين الاقطار العربية وذلك بالتركيز على قوانين واجراءات المؤسسات المعنية وخصوصاً في الموانىء البحرية ومناطق الحدود .

٥ ـ إعداد دراسة شاملة في اسرع وقت ممكن عن العمالة والتدريب في قطاع النقل في الوطن العربي وتبيان حاجته لليد العاملة ومتطلبات تدريبها .

٦ ـ انتهاز فرصة تطوير السكك الحديدية والطرق لتشجع الاقطار العربية ، بطرق علمية مدروسة من الاستشاريين والمقاولين العرب ليزيدوا حصتهم في اعمال تطوير الخطوط الحديدية والطرق وذلك لتخفيف الاعتماد على الخارج ، ولتقليل تكاليف المشاريع وخصوصاً الجزء المدفوع بالعملات الاجنبية ، ولزيادة فرص العمل لليد العاملة العربية . ونظراً لضخامة حجم الاعمال المدنية والمعدات المتحركة المقترح توريدها حتى عام ٢٠٠٠ ، يوصى أن تنظر الاقطار العربية في امكانية اقامة صناعات هندسية تؤمن التجهيزات اللازمة للخطوط والمعدات المتحركة .

جدول رقم (١)

مقارنة اطوال وكثافة توزيع السكك الحديدية في البلدان العربية بدول مختارة

	البلـــد	السنة	طول شبكة السكك الحديدية (كلم)	عدد السكان عام ١٩٧٨ (مليون نسمة)	المساحة (الف كلم²)	سكك حديدية لكل ١٠٠ الف نسمة (كلم)	سكك حديدية لكل الف كلم² (كلم)
البلدان العربية	شمال افريقية		٨٠٢٧	٤٤,٠	٤٠٢٤	١٨,٢	١,٩٩
	وادي النيل		٨٨٩١	٥٧,٣	٣٥٠٧	١٥,٥	٢,٥٤
	آسيا العربية		٥٤٤٥	٣٤,٥	٢٨٧٨	١٥,٨	١,٨٩
	المجموع (المعدل)		٢٢٣٦٣	١٣٥,٨	١٠٤٠٩	١٦,٥	٢,١٥
دول آسيوية	الهند	١٩٧٧	٦٠٦٦	٦٤٣,٩	٣٢٨٨	٩,٤	١٨,٤٥
	باكستان		٨٨١٥	٧٧,٣	٨٠٤	١١,٤	١٠,٩٦
	إيران		٤٧٠١	٣٥,٨	١٦٤٨	١٣,١	٢,٨٥
	تركيا		٨١٣٩	٤٣,١	٧٨١	١٨,٩	١٠,٤٢
دول افريقية	كينيا	١٩٧٧	١٢٦٥	١٤,٧	٥٨٣	٨,٦	٢,١٧
	السنغال		١٠٣٤	٥,٤	١٩٦	١٩,٢	٥,٢٨
	غانــا		٩٢٥	١١,٠	٢٣٩	٨,٤	٣,٨٧
امريكا اللاتينية	الدومنيك	١٩٦٩	٦٠٠	٥,١	٤٩	١١,٨	١٢,٢٤
	المكسيك		٢٠٢٠٧	٦٥,٤	١٩٧٣	٣٠,٩	١٠,٢٤
	فنزويلا		٤٧١	١٤,٠١	٩١٢	٣,٤	٠,٥٢
	الارجنتين		٤١١٤٨	٢٦,٤	٢٧٦٧	١٥٥,٩	١٤,٨٧
دول متقدمة	فرنسا	١٩٧٧	٣٤٥٩٧	٥٣,٣	٥٤٧	٦٤,٩	٦٣,٢٥
	المانيا الغربية		٢٨٥٦٤	٦١,٣	٢٤٩	٤٦,٦	١١٤,٧١
	اليابان		٢١٣٠٦	١١٤,٩	٣٧٢	١٨,٥	٥٧,٢٧
	إيطاليا		١٦٤٥١	٥٦,٧	٣٠١	٢٩,٠	٥٤,٦٥

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة لطول الخطوط في الاقطار العربية : انظر الجدول رقم (١) .

- بالنسبة للمساحة والسكان :

World Bank, *World Development Report, 1980* (Washington D.C.: World Bank, 1980), pp. 110-111.

فيما عدا الاقطار العربية التي ليس فيها سكك حديدية حالياً .

- بالنسبة للدول الاسيوية والدول المتقدمة : اتحاد السكك العالمية ، تقرير عام ١٩٧٧ (باريس : اتحاد السكك العالمية ، ١٩٧٧) .

- بالنسبة للدول الافريقية : اتحاد السكك الحديدية الافريقية ، كتاب الاحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ .

- بالنسبة لدول امريكا اللاتينية :

World Bank, International Bank for Reconstruction and Development, *Transportation (Sector Working Paper)* (Washington D.C.: World Bank, 1972).

جدول

اطوال شبكات السكك الحديدية

	القطــــر	السنة	كلم خط عريض (١٤٣٥ ملم)								
			مكهرب			غير مكهرب			المجموع		
			مفرد	مزدوج	المجموع	مفرد	مزدوج	المجموع	مفرد	مزدوج	المجموع
شمال افريقيا	تونس	١٩٧٩	—	—	—	٤١٤	—	٤١٤	٤١٤	—	٤١٤
	الجزائر	١٩٧٩	٢٩٩	—	٢٩٩	٢١٦٢	١٨٠	٢٣٤٢	٢٤٦١	١٨٠	٢٦٤١
	المغرب	١٩٨٠	٥٤٥	١٦٣	٧٠٨	١٠٤٨	—	١٠٤٨	١٥٩٣	١٦٣	١٧٥٦
	موريتانيا	١٩٨٠	—	—	—	٦٥٠	—	٦٥٠	٦٥٠	—	٦٥٠
	المجموع		٨٤٤	١٦٣	١٠٠٧	٤٢٧٤	١٨٠	٤٤٥٤	٥١١٨	٣٤٣	٥٤٦١
وادي النيل	السودان	١٩٧٩	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	مصر	١٩٧٧	—	٢٥	٢٥	٢٩٢٨	٩٥٢	٣٨٨٠	٢٩٢٨	٩٧٧	٣٩٠٥
	المجموع		—	٢٥	٢٥	٢٩٢٨	٩٥٢	٣٨٨٠	٢٩٢٨	٩٧٧	٣٩٠٥
آسيا العربية	الاردن	١٩٨٠	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	الجمهورية العربية السورية	١٩٨٠	—	—	—	١٣٧٥	—	١٣٧٥	١٣٧٥	—	١٣٧٥
	العراق	١٩٧٧	—	—	—	١١٩٢	—	١١٩٢	١١٩٢	—	١١٩٢
	لبنـان	١٩٨٠	—	—	—	٣٣٥	—	٣٣٥	٣٣٥	—	٣٣٥
	المملكة العربية السعودية	١٩٨٠	—	—	—	٧٥٨	—	٧٥٨	٧٥٨	—	٧٥٨
	المجموع		—	—	—	٣٦٦٠	—	٣٦٦٠	٣٦٦٠	—	٣٦٦٠
	المجموع الاجمالي		٨٤٤	١٨٨	١٠٣٢	١٠٨٦٢	١١٣٢	١١٩٩٤	١١٧٠٦	١٣٢٠	١٣٠٢٦

(أ) تتألف الخطوط الضيقة من خطوط عرضها ١٠٠٠ ملم ، ١٠٥٠ ملم ، ١٠٥٥ ملم ، ١٠٦٧ ملم .

(ب) منها ١٤٦ كلم عرض ١٠٠٠ ملم والباقي ١١٢٠ كلم عرض ١٠٥٥ ملم .

المصادر : احتسبت من :

- بالنسبة لموريتانيا والمغرب والجزائر وتونس والسودان والمملكة العربية السعودية : الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية العربية ، دراسة اطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي (الكويت : الصندوق العربي ، ١٩٨١) .

- بالنسبة لمصر : لويس برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر » ، ١٩٧٧ ، واتحاد السكك الحديدية الافريقية ، كتاب الاحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ .

- بالنسبة للبنان والاردن والعراق :

United Nations [UN], Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia [ECWA], «Development of an Integrated Transport System for Western Asia,»Beirut,December 1979, 3 vols.

- بالنسبة لسورية : لويس برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية » ، تشرين الاول / اكتوبر ١٩٨٠ .

رقم (٢)

العربية حسب عرضها

العرض	مكهرب			غير مكهرب			المجموع			مجموع الخطوط (كلم)		
	كلم خط ضيق(أ)											
(ملم)	مفرد	مزدوج	المجموع	مفرد	مزدوج	المجموع	مفرد	مزدوج	المجموع	مفرد	مزدوج	المجموع
١٠٠٠		—	—	١٢٨٢	١٨	١٣٠٠	١٢٨٢	١٨	١٣٠٠	١٦٩٦	١٨	١٧١٤
١٠٥٥ و ١٠٠٠		—	—	١٢٦٦(ب)	—	١٢٦٦(ب)	١٢٦٦(ب)	—	١٢٦٦(ب)	٣٧٢٧	١٨٠	٣٩٠٧
—		—	—	—	—	—	—	—	—	١٥٩٣	١٦٣	١٧٥٦
—		—	—	—	—	—	—	—	—	٦٥٠	—	٦٥٠
	—	—	—	٢٥٤٨	١٨	٢٥٦٦	٢٥٤٨	١٨	٢٥٦٦	٧٦٦٦	٣٦١	٨٠٢٧
١٠٦٧	—	—	—	٤٧٨٦	—	٤٧٨٦	٤٧٨٦	—	٤٧٨٦	٤٧٨٦	—	٤٧٨٦
١٠٠٠	—	—	—	٢٠٠	—	٢٠٠	٢٠٠	—	٢٠٠	٣١٢٨	٩٧٧	٤١٠٥
—	—	—	—	٤٩٨٦	—	٤٩٨٦	٤٩٨٦	—	٤٩٨٦	٧٩١٤	٩٧٧	٨٨٩١
١٠٥٠	—	—	—	٥٦٧	—	٥٦٧	٥٦٧	—	٥٦٧	٥٦٧	—	٥٦٧
١٠٥٠	—	—	—	٣٤٢	—	٣٤٢	٣٤٢	—	٣٤٢	١٧١٧	—	١٧١٧
١٠٠٠	—	—	—	٧٨٦	—	٧٨٦	٧٨٦	—	٧٨٦	١٩٧٨	—	١٩٧٨
١٠٥٠	—	—	—	٩٠	—	٩٠	٩٠	—	٩٠	٤٢٥	—	٤٢٥
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	٧٥٨	—	٧٥٨
—	—	—	—	١٧٨٥	—	١٧٨٥	١٧٨٥	—	١٧٨٥	٥٤٤٥	—	٥٤٤٥
—	—	—	—	٩٣١٩	١٨	٩٣٣٧	٩٣١٩	١٨	٩٣٣٧	٢١٠٢٥	١٣٣٨	٢٢٣٦٣

جدول رقم (٣)

مقارنة الاسس النموذجية لتصميم السكك الحديدية العربية

	القطر	عرض الخط (ملم)	السرعة القصوى (كلم/ الساعة) قطار ركاب	السرعة القصوى (كلم/ الساعة) قطار بضاعة	اقل شعاع منحنى مسموح به (متر)	اقصى ميلان عمودي مسموح به (م/ ١٠٠٠م)	اكبر حمل محوري مسموح به (طن)	وزن القضيب (كلغ/ متر)	سماكة طبقة الزلط (سم)	نظام التشغيل	الاتصالات	القوة الساحبة	سعة الخط (قطار/ اليوم)	القياسات المتبعة
شمال افريقيا	تونس	١٤٣٥	١٣٠	١٠٠	٢٠٠	٨	١٨	٤٦	٥٠	—	—	ديزل	—	U.I.C.
	الجزائر	١٤٣٥	١٦٠	١٢٠	٤٠٠	٢٥	٢٠	٥٤	٢٠	—	—	ديزل/ كهربائي	—	U.I.C.
	الجماهيرية العربية الليبية	١٤٣٥	١٦٠	١٠٠	—	٦	٢٥	٦٠/٥٤	٢٠	مركزي	راديو	ديزل	—	U.I.C.
	المغرب	١٤٣٥	١٦٠	١٢٠	٩٠٠	١٥	٢٥	٥٤	٣٥	—	—	ديزل/ كهربائي	—	U.I.C.
	المعدل	١٤٣٥	١٦٠-١٣٠	١٢٠-١٠٠	٩٠٠-٢٠٠	٢٥-٦	٢٥-١٨	٦٠-٤٦	٥٠-٢٠					
وادي النيل	السودان	١٠٦٧	٦٠	٦٠	—	—	١٦	٤٥	لا يستعمل	يدوي	راديو	ديزل	—	البريطانية
	مصر	١٤٣٥	—	—	—	١٠	٢٢	٥١	—	مركزي	راديو/ تليفون	ديزل	—	U.I.C.
	المعدل	١٠٦٧ ١٤٣٥					٢٢-١٦	٥١-٤٥						
آسيا العربية	الأردن	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	الجمهورية العربية السورية	١٤٣٥	١٤٠	١١٠	٤٠٠	٨	٢٥	٥٠	٣٥	مركزي	راديو/ تليفون	ديزل	٤٦	U.I.C.
	العراق	١٤٣٥	١٢٠	١٠٠	١٥٠٠	٦	٢٤	—	—	—	راديو/ تليفون	ديزل	—	U.I.C.
	الكويت	١٤٣٥	٢٥٠	١٥٠	٣٥٠٠	٥	٢٥	٦٠	٣٥	مركزي	راديو/ تليفون	ديزل	—	U.I.C.
	عمان	١٤٣٥ ١٠٥٠	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	المملكة العربية السعودية	١٤٣٥	١٥٠	١٥٠	٥٠٠	١٠	٢٢	٦٠	٣٥	مركزي	راديو / تليفون	ديزل	—	U.I.C.
	المعدل	١٤٣٥	٢٥٠-١٤٠	١٥٠-١٠٠	-٤٠٠ ٣٥٠٠	١٠-٥	٢٥-٢٢	٦٠-٥٠	٣٥					

ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من :

ـ بالنسبة لسكة حديد الحجاز : دورش كونسلت ، « مسودة التقرير النهائي لدراسة جدوى إنشاء سكة حديد الحجاز ، » تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٠ .

ـ بالنسبة للخط الواصل بين العراق والكويت والسعودية : ترانسمارك وفريمان فوكس العالمية ، « دراسة جدوى السكك الحديدية في دولة الكويت ، » آب / اغسطس ١٩٧٩ .

ـ بالنسبة لاقطار شمال افريقيا، والسودان والمملكة العربية السعودية : الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية العربية ، **دراسة اطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي** .

ـ بالنسبة لاقطار المشرق العربي

UN, Economic and Social Council and ECWA, «Development of on Integrated Transport System for Western Asia,».

ـ بالنسبة لمصر : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر ، » .

ـ بالنسبة لسورية : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية ، » .

جدول رقم (٤)

توزيع المعدات الساحبة للسكك الحديدية العربية وقوتها

الإقليم	القطر	السنة	القاطرات السفرية: العدد: بخار	القاطرات السفرية: العدد: ديزل	القاطرات السفرية: العدد: كهربائي	القاطرات السفرية: العدد: المجموع	القاطرات السفرية: القوة الاجمالية (كيلوواط)	القاطرات السفرية: نسبة التوافر (٪)	قاطرات المناورة: العدد: بخار	قاطرات المناورة: العدد: ديزل	قاطرات المناورة: العدد: المجموع	قاطرات المناورة: القوة الاجمالية (كيلوواط)	قاطرات المناورة: نسبة التوافر (٪)	الاوتومتريس: العدد	الاوتومتريس: القوة الاجمالية (كيلوواط)	الاوتومتريس: نسبة التوافر (٪)	المجموع: العدد	المجموع: القوة الاجماليه (كيلوواط)	المجموع: نسبة التوافر (٪)
شمال افريقية	تونس	١٩٧٩		٨٦		٨٦	٩٠٠٠٠٠	٨٤		٣٣	٣٣٠	١٣٢٦٢	٨٤	٣٠	(أ)١٢٠٤٠	٧٥	١٤٩	—	٨٢
	الجزائر	١٩٧٩		١٩٣	٣٢	٢٢٥	٤٣٢١٩٩	٨٢		٤١	٤١	—	٤٨	٦٣	٢٤٩٦٠	٦٣	٣٢٩	—	٧٤
	المغرب	١٩٨٠		٥٨	٨٠	١٣٨	٣٣٠٣٠٠	٧٧		٦٥	٦٥	—	٧٠	٨	(أ)٣٠٠٠	—	٢١١	—	(أ)٧٥
	موريتانيا	١٩٧٧		٣٧		٣٧	٥٤٤٢٨	٦٢		٣	٣	(أ)١٤٠٠	—				٤٠	٥٥٨٢٨	(أ)٦٠
	المجموع			٣٧٤	١١٢	٤٨٦	٩٠٦٩٢٧	٧٩		١٤٢	١٤٢	(أ)٦٢٠٠٠	٦٧	١٠١	(أ)٤٠٠٠٠	(أ)٦٧	٧٢٩	(أ)١٠٠٩٩٢٧	(أ)٧٥
وادي النيل	السودان (ديزل ١٩٨٠ / بخار ١٩٧٩)	١٩٨٠ / ١٩٧٩	٧٦	١٢٩		٢٠٥	٢٤٥٠٠٠٠	٧٩	٣١	٧٨	١٠٩	٣٧٦٠٠	٦٤	٩	(أ)٣٣٦٠٠	٧٨	٣٣٣	(أ)٢٨٦٣٢٠٠	٧٥
	مصر	١٩٧٧		٥٣٥		٥٣٥	٦٧٤١٦٠٠	٦٧		٦٤	٦٤	٣٥٢٢١	—	١٢٧	(أ)٦٠٠٠٠٠	٥٩	٧٢٦	٧٥٩٨٢٢	٦٤
	المجموع		٧٦	٦٦٤		٧٤٠	٩١٩٦٠٠	٧٠	٣١	١٤٢	١٧٣	٧٢٨٢٢	—	١٣٦	(أ)٨٣٦٠٠	٥٧	١٠٤٩	(أ)١٠٦٢٠٢٢	٦٧
آسيا العربية	الأردن	١٩٧٦ و ١٩٨٠	١١	٣٦		٤٧	٥٨٨٤٠	٧٩	(ب)—	(ب)—	(ب)—	(ب)—	—				٤٧	٥٨٩٢٠	٧٩
	الجمهورية العربية السورية	١٩٨٠	٣٥	٨٨		١٢٣	١٣٩٩٤٠	—	(ب)—	(ب)—	(ب)—	(ب)—	—	٢٠	٦٨٠٠	—	١٤٣	١٤٦٧٢٠	—
	العراق	١٩٧٦	٥٠	١٨٧		٢٣٧	١٨٢٣٧٣	٦٥	(ب)—	(ب)—	(ب)—	(ب)—	—				٢٣٧	١٨٢٣٧٣	٦٥
	لبنان	١٩٧٤	٣٢	٧		٣٩	٢٨٥٩٠	٦٠	(ب)—	(ب)—	(ب)—	(ب)—	—				٣٩	٢٨٥٩٠	٦٠
	المملكة العربية السعودية	١٩٨٠		١٨		١٨	٢٢٣٩٠	—		١٩	١٩	١٤٩٢٠	—				٣٧	٣٧٣١٠	—
	المجموع		١٢٨	٣٣٦		٤٦٤	٤٣٢٠٩٣	—		١٩	١٩	١٤٩٢٠	—	٢٠	٦٨٠٠	—	٥٠٣	٤٥٣٨٢٣	—
	المجموع الاجمالي		٢٠٤	١٣٧٤	١١٢	١٩٩٠	٢٢٥٨٩٢٠	—	٣١	٣٠٣	٣٣٤	١٤٩٧٤٢	—	٢٥٧	١٣٠٤٠٠	(أ)٦٣	٢٧٨١	٢٥٣٩٧٧٦	—

(أ) البيانات مقدرة . (ب) البيانات متضمنة في القاطرات السفرية .

ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من :

ـ بالنسبة لاقطار شمال افريقيا والسودان والمملكة العربية السعودية : الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية العربية ، دراسة إطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي .

ـ بالنسبة لموريتانيا ومصر : إتحاد السكك الافريقية ، كتاب الاحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ ، وبرجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر » .

ـ بالنسبة لسورية: برجر وشركاؤه، « دراسة النقل في سورية » .

ـ بالنسبة للبنان والاردن والعراق : UN, Economic and Social Council and ECWA, «Development of an Integraged Transport System for Western Asia,».

جدول رقم (٥)
توزيع عربات الركاب والبضائع للسكك الحديدية العربية وسعتها

	القطر	السنة	عربات الركاب: العدد: عربة عادية	عربة نوم	عربة مطعم	اخرى	المجموع	عدد المقاعد	نسبة التوافر (٪)	عربات البضائع: العدد: صندوق بغطاء	صندوق بلا غطاء	صندوق/ بلا غطاء	مسطح	سوائل	اخرى	المجموع	السعة بالاطنان	نسبة التوافر (٪)
شمال افريقية	تونس	١٩٧٩	١٩٨	٢	٢		٢٠٢	٩٠٥٦	٨٨	٩١٨	٢٨٨٢		١٢٠٦		٦١٩	٥٦٢٥	١٢٣٥٢٠	٩٤
	الجزائر	١٩٧٩	٥٢٩	٥٢	٢٨		٦٠٩	١٠٩٢٧	٥٠	٣٧٤٠	٢٤٢٧		٣٠٦٣		٤٣١٢	١٣٥٤٢	٤٥٧٦٠٠	٩٢
	المغرب	١٩٨٠	٢٨٢	١١			٢٩٣	١٧٤٨٥	—	٢١٥٤	٢١٧٠		٢٣٣٨	٦٥٧	٢١١٦	١٠٤٣٥	٣٢٦١٣٣	٩٧
	موريتانيا	١٩٧٧	٨				٨	١٨٠	—				٨٢		١٠٧٠	١١٥٢	٩٠٤٠٧	٨٥
	المجموع		١٠١٧	٦٥	٣٠		١١١٢	٦٧٦٤٨	—	٦٨١٢	٧٤٧٩		٦٦٨٩	٦٥٧	٩١١٧	٣٠٧٥٤	٩٩٧٦٥٥	٩٤
وادي النيل	السودان	١٩٨٠	٤٩٧	٣١	١٤	٣٣٩	٧٨٤	٣٠٢٢٦	٨٤	٣٦٦٢	١٠٦٨		٢١٥	٦٨٨	١٦٣٧	٧٢٧٠	١٨٥١٢٤	٨٤
	مصر	١٩٧٧	١٦٢٨	٥٩	١٣		١٧٠٠	١٢٨٧٦٩	٧٠	٦٩٤٨	٦٣٥٩		٥٠٠		٢٨١٣	١٦٦٢٠	٣٥٥٨٤٦	٨٥
	المجموع		٢١٢٥	٩٣	٢٧	٣٣٩	٢٤٨٤	١٥٨٩٩٥	٧٤	١٠٦١٠	٧٤٢٧		٧١٥	٦٨٨	٤٤٥٠	٢٣٨٩٠	٥٤٠٩٧٠	٨٥
آسيا العربية	الأردن	١٩٧٦و١٩٨٠	٥				٥	١٩٣	١٠٠	٢٣٨	٣٥		٥		٢٩١	٥٦٩	(أ)٢٣٠٠٠	٩٠
	الجمهورية العربية السورية	١٩٨٠	١٧٤		١٠	٣٢	٢١٦	١٣٠٨٥	—	٤٠٩	٧١٦	١٨٠	٦٩٩	٢٢٣	٦٦٦	٢٤٣٣	١٠٧٦٧٤	—
	العراق	١٩٧٦	٢١٤		١٠		٢٢٤	١١٨١٩	٤٩	٤٥٩١	٣٣٢٧		١١٢٨		١٠٧٠	١٠١١٩	٣٤٤٩٦١	٦٥
	لبنان	١٩٧٤	١٥				١٥	٧٩٨	٨٥	١٣٣	١٨١		١٨٥		٩١	٨٩٠	١٥٤٠٠	٩٦
	المملكة العربية السعودية	١٩٨٠	٣٦	٢	١٠	١٠	٥٨	٢٤٦٥	—	٢١٧	٢٠٨		٧٩٧	١٧١	١٧٠	١٥٣٣	٨١٥٦٠	—
	المجموع		٤٤٤	٢	٣٠	٤٢	٥١٨	٢٨٤٦٠	—	٥٨٩١	٣٩٩٧	١٨٠	٢٧٨٤	٣٩٤	٢٢٨٨	١٥٥٧٤	٥٧٢٥٩٥	—
المجموع الاجمالي			٣٥٨٦	١٦٠	٨٧	٢٨١	٤١١٤	٢٥٥١٠٣	—	٢٣٣١٣	١٨٩٠٣	١٨٠	١٠١٨٨	١٧٣٩	١٥٨٥٥	٧٠١٧٨	٢١١١٢٢٠	—

(أ) البيانات مقدرة .
ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوافرة .
المصادر : احتسبت من : المصادر نفسها .

جدول رقم (٦)

حركة نقل الركاب بالسكك الحديدية العربية ونسب نموها

	القطر	السنة	عدد الركاب بالسنة (بالآلاف)	كيلومترات الركاب بالسنة (بالملايين)	متوسط مسافة نقل الراكب (كلم)	نسبة الزيادة السنوية (٪)			
						الفترة الزمنية	الركاب	كيلومترات الركاب	متوسط مسافة نقل الراكب (كلم)
شمال افريقية	تونس	١٩٧٩	٢٥٤٨٧	٧٣٧	٢٩	١٩٧٩-١٩٧٠	٦,٣	٥,٨	(٠,٥)
	الجزائر	١٩٧٩	٢٤٩١١	١٧٧٩	٧١	١٩٧٩-١٩٧٠	١٣,٨	٦,٥	(٦,٤)
	المغرب	١٩٧٩	٤٦٠٦	٨٠٤	١٧٤	١٩٧٩-١٩٧٠	٤,٩	٤,٢	٢,٤
	موريتانيا	١٩٧٩	-(أ)						
	المجموع (المعدل)		٥٥٠٠٤	٣٣٢٠	٦٠				
وادي النيل	السودان	١٩٨٠/١٩٧٩	٢٥٧١	١٠٢٧	٣٩٩	١٩٧١/١٩٧٠ - ١٩٨٠/١٩٧٩	(٣,١)	(٠,١)	٣,١
	مصر	١٩٧٧	٢٢٦٠٥٤	٥١٩٦	٢٣	١٩٧٧-١٩٧١		(٤,٣)	(٤,٧)
	المجموع (المعدل)		٢٢٨٦٢٥	٦٢٢٣	٢٧				
آسيا العربية	الاردن(ب)		—	—	—		—	—	—
	الجمهورية العربية السورية	١٩٧٩	١٣٢٠	٣٩٢	٢٩٧	١٩٧٩-١٩٧٦	١٩,٦	٣٧,٧	١٥,٢
	العراق	١٩٧٦	٩٨٣٥	٣٢٨٥	٣٣٤	١٩٧٦-١٩٧٠	—	٦,٨	—
	لبنان	١٩٧٤	٢٦٦	٢	٧٢	١٩٧٤-١٩٦٨	—	(١٨,٨)	—
	المملكة العربية السعودية	١٩٨٠/١٩٧٩	٢٧٥	٨٩	٣٢٣	١٩٧٠/١٩٦٩ - ١٩٨٠/١٩٧٩	٨,٥	٧,٩	(٠,٥)
	المجموع (المعدل)		١١٦٩٦	٣٨٤٠	٣٢٨				
	المجموع الاجمالي(المعدل)		٢٩٥٣٢٥	١٣٣٨٣	٤٥				

(أ) الغيت خدمة الركاب منذ عام ١٩٧٨ .

(ب) رغم عدم توافر المعلومات الا انه يعتقد ان حجم نقل الركاب على السكك الحديدية في الاردن ضئيل جداً .

ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوافرة .

المصادر : احتسبت من :

ـ بالنسبة للمغرب والجزائر وتونس والسودان والمملكة العربية السعودية : على أساس المعلومات التي قدمتها مصلحة السكك الحديدية في كل من الاقطار المذكورة .

ـ بالنسبة لمصر : اتحاد السكك الحديدية الافريقية ، كتاب الاحصاء السنوي لعام ١٩٧٩ ، وبرجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في مصر ، » المرحلة الاولى .

ـ بالنسبة لسورية : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية ، » ج٣ : « السكك الحديدية ، » .

ـ بالنسبة للبنان والاردن والعراق :

UN ,Economic and Social Council and ECWA, «Development of an Intergrated Transport System for Western Asia,» vol. 3: «Transport Supply and Infrastructure,».

فيما عدا كيلومترات الركاب في لبنان والعراق للفترة قبل ١٩٧٧ التي احتسبت من : مركز دراسات الوحدة العربية ، قسم الدراسات ، « احصاءات النقل والمواصلات ، القسم الاول ، » المستقبل العربي ، السنة ٣ ، العدد ٢٤ (شباط / فبراير ١٩٨١) ، ص ١٨١ .

جدول رقم (٧)

حركة نقل البضائع بالسكك الحديدية العربية ونسب نموها

المنطقة	القطر	السنة	الاف الاطنان الصافية	ملايين الاطنان الكيلومترية	متوسط مسافة نقل الطن (الكلم)	نسبة النمو السنوية (٪)			
						الفترة الزمنية	الاطنان	الاطنان الكيلومترية	متوسط مسافة نقل الطن
شمال افريقيا	تونس	١٩٧٩	٧٦٢٥	١٤٧٩	١٩٤	١٩٧٠-١٩٧٩	٠.٨	١.٢	٠,٤
	الجزائر	١٩٧٩	٩٢٥٧	٢٥٠٨	٢٧١	١٩٧٠-١٩٧٩	٤.٥	٦.٦	٢,٠
	المغرب	١٩٧٩	٢٦٦١٨	٣٨٥٣	١٤٥	١٩٧٠-١٩٧٩	٤.٢	٤.٣	
	موريتانيا	١٩٧٩	٩٠٠٠	٥٨٥٠	٦٥٠	١٩٧٤-١٩٧٩	(٤,٠)	(٤.٠)	
	المجموع (المعدل)		٥٢٥٠٠	١٣٦٩٠	٢٦١				
وادي النيل	السودان	١٩٧٩/١٩٨٠	٢٠٦٤	١٩٠٨	٩٢٤	١٩٧٠/١٩٧١-١٩٧٩/١٩٨٠	(٤.٦)	(٤.١)	٠,٦
	مصر	١٩٧٧	٨٥٣٩	٥٠٣٥(أ)	٥٩٠	١٩٧١-١٩٧٧	(٣.٣)	٧.٩	١١,٦
	المجموع (المعدل)		١٠٦٠٣	٦٩٤٣	٦٥٥				
آسيا العربية	الاردن		—	—	—		—	—	—
	الجمهورية العربية السورية	١٩٧٩	١٩٠٩	٤٤٩	٢٣٥	١٩٧٦-١٩٧٩	١٢,٤	١٣.٣	٠,٧
	العراق	١٩٧٦	٤٦٨١	٢١٦٨	٤٦٣	١٩٧٠-١٩٧٦	—	٩.٥	—
	لبنان	١٩٧٤	٥٥٨	٤٢	٧٥	١٩٦٨-١٩٧٤	—	٢,١	—
	المملكة العربية السعودية	١٩٧٩/١٩٨٠	١٤٥٣	٥١٥	٣٥٥	١٩٦٩/١٩٧٠-١٩٧٩/١٩٨٠	٤,٨	٢٢,٥	١٦,٨
	المجموع (المعدل)		٨٦٠١	٣١٧٤	٣٦٩				
	المجموع الاجمالي (المعدل)		٧٧٧٠٠ (مقدرة)	٢٤١٢٤ (مقدرة)	٣٣٢				

(أ) هناك شك كبير في دقة المعلومات المتوفرة عن كيلومترات الاطنان في عام ١٩٧٧ في مصر . ويعتقد ان الارقام الحقيقية لهذا العام اقل بكثير من الارقام المعطاة .

ملاحظة عامة : تشير العلامة « - » الى ان البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من : المصادر نفسها .

جدول رقم (٨)

معدلات النمو السنوية المقدرة لحركة نقل البضائع والركاب على السكك الحديدية العربية ، خلال الفترة حتى عام ١٩٩٠ ومن ١٩٩٠ حتى ٢٠٠٠

	القطــر	نسبة النمو السنوية في السبعينات (٪)		نسبة النمو السنوية في كيلومترات الركاب (٪)		نسبة النمو السنوية في كيلومترات الأطنان (٪)	
		كيلومترات الركاب	كيلومترات الأطنان	حتى عام ١٩٩٠	١٩٩٠- ٢٠٠٠	حتى عام ١٩٩٠	١٩٩٠- ٢٠٠٠
شمال افريقية	تونس	٥,٨	١,٢	٥,٠	٣,٠	٣,٠	٤,٠
	الجزائر	٦,٥	٢,٠	٦,٠	٥,٠	٤,٥	٥,٠
	المغرب	٤,٢	٤,٣	٤,٥	٣,٥	٤,٠	٥,٠
	موريتانيا	—		-(أ)	—(أ)	٢,٧	١,٣
وادي النيل	السودان	(٠,١)	(٤,١)	٢,٠		٣,٠	٤,٥
	مصــر	(٤,٣)	٧,٩	٢,٠	١,٠	٢,٠	٣,٠
آسيا العربية	الأردن	—	—				٧,٢
	الجمهورية العربية السورية	٣٧,٧	١٣,٣				
	العـراق	٦,٨	٩,٥	٥,٠	٣,٠	٧,٠	٥,٠
	لبنان	(١٨,٨)	٢,١		١,٥	٢,٠	٥,٠
	المملكة العربية السعودية	٧,٩	٢٢,٥	٦,٠	٤,٠	١٠,٠	٨,٠

(أ) ليس هناك خدمة نقل ركاب .

ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوفرة .

المصادر : احتسبت من :

ـ بالنسبة لكيلومترات الاطنان في موريتانيا ، قدرت على اساس : الصنـدوق الكويتي للتنميـة الاقتصاديـة الاجتماعية والصندوق العربي للتنمية الاقتصاديـة العربيـة ، « تقويم مشـروع استغلال منـاجم حديـد القلب في موريتانيا ،» ١٩٧٩ .

ـ بالنسبة للحركة المتوقعة مستقبلاً على السكك الحديدية في سورية ، قدرت على اساس : برجر وشركاؤه ، « دراسة النقل في سورية ،» ج٣ : « السكك الحديدية ، » .

ـ بالنسبة للحركة المتوقعة على سكة حديد العقبة في الاردن ، قدرت على اساس : رندل بالمر وتريتـون ، « دراسة نقل الصادرات والواردات للاردن ،» آب / اغسطس ١٩٨٠ .

ـ بالنسبة للحركة المتوقعة على الخط الجديد لسكة حديد الحجاز الممتد بين دمشق في سورية والمدينة المنورة في السعودية ، قدرت على اساس : دورش كونسلت ، « مسودة التقرير النهائي لدراسة جـدوى إنشاء سكـة حديـد الحجاز ،» .

ـ بالنسبة لنسبة النمو السنوية في السبعينات : انظر : الجدولين (٦) و (٧) .

جدول رقم (٩)

الخطوط الحديدية المقترح تطويرها قبل عام ٢٠٠٠ واطوالها وتكاليف تطويرها وتوقيته وقابلية تنفيذه حسب القطر

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١		الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
			اجمالي	اجنبي		
شمال افريقية						
تونس						
الجديدة ـ تونس	٢٠	تثنية وتقوية الخط الحالي	٢٠	٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
حمام الانف ـ سوسة	١٣٢	تثنية وتقوية الخط الحالي	٨٥	٢٥	قبل ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ولكن وضع الدراسات التفصيلية غير معروف .
سوسة ـ صفاقس صفاقس ـ قابس	١٣٠ ١٤٦	تثنية وتقوية الخط الحالي	١٩٠	٦٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
قابس ـ الحدود الليبية	١٧٥	خط جديد مفرد عريض	١٥٠	٥٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ .
المجموع	٦٠٣		٤٤٥	١٤٠		
الجزائر						
برج بوعريريج ـ بني منصور ـ شنية	٤٠	تصحيح مسار الخط الحالي	١٥	١٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
البليدة ـ الحدود المغربية	٢٠٠	تقوية وتحسين	١٠٠	٤٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
	٢٠٠	تقوية وتحسين	١٠٠	٤٥	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
المحمدية ـ واد زن	٣٠	تثنية الخط	٥٠	٢٠٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
مسيلة ـ برج بوعريريج	٦٠	خط جديد مفرد عريض	١٣٠	٦٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
تبسة ـ عين مليلة	١٧٠	خط جديد مفرد عريض	٤٥٠	٢٠٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
باطنة ـ مسيلة	١٥٠	خط جديد مفرد عريض	٣٠٠	١٤٠	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
مسيلة ـ عين عسيرة	١٨٠	خط جديد مفرد عريض	٣٢٠	١٤٥	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .

يتبع

تابع جدول رقم (٩)

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات باسعار ١٩٨١ احمالي	التكلفة بملايين الدولارات باسعار ١٩٨١ اجنبي	الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
عين عسيرة ـ بلعباس	٣٤٠	خط جديد مفرد عريض	٥٨٠	٢٦٠	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
توعرت ـ حاسي مسعود	١٢٥	خط جديد مفرد عريض	١٧٠	٨٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ .
حاسي مسعود ـ ورقلة	٩٠	خط جديد مفرد عريض	١٢٠	٥٥	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ .
غارةجبيلة ـ بشار ـ المقطع	١٤٥٠	خط جديد مفرد عريض	١٩٠٠	٨٥٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اكمال الدراسات .
رمضان جمال ـ جيجل	١٣٠	خط جديد مفرد عريض	٣٠٠	١٣٥	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ .
المجموع	٢١٦٥		٤٥٣٥	٢٠٤٥		
الجماهيرية العربية الليبية						
الحدود التونسية ـ طرابلس	١٧٠	خط جديد مفرد عريض	٢٧٠	٢٢٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع في مرحلة تأهيل المقاولين .
طرابلس ـ مصراته	٢١٠	خط جديد مفرد عريض	٣٤٠	٢٧٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات التفصيلية جاهزة والمشروع جاهز
مصراته ـ طبرق ـ الحدود المصرية ووصلة بنغازي	١٦٨٠	خط جديد مفرد عريض	٢٣٠٠	١٨٠٠	بعد ١٩٩٠	للتنفيذ يتوجب اعداد الدراسات .
مصراته ـ براك ـ سبها	٩٢٢	خط جديد مفرد عريض	١٤٠٠	١١٠٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع في مرحلة تأهيل المقاولين
المحطات والورش	ـ		٦٦٠	٥٠٠		
المجموع	٢٩٨٢		٤٩٧٠	٣٨٩٠		
المغرب						
القنيطرة ـ سيدى قاسم	١٢٦	تثنية الخط وكهربته	٢٣٥	٦٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اكمال الدراسات .
سيدى قاسم ـ فاس	١١٠	تثنية الخط وكهربته	٢٥٠	٥٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .

يتبع

تابع جدول رقم (٩)

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١ – اجمالي	التكلفة – اجنبي	الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
وادى زم – خريبكه	٣٠	تقوية الخط	١٥	٥	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ .
ابن جرير – اليوسفية – أسفي	٨٣	تثنية الخط وكهربته	٩٠	٢٥	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة ويتوجب اكمال التنفيذ .
الجرف الاصفر – اليوسفية	٩٠	خط جديد مزدوج عريض ومكهرب	١٥٠	٤٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة ويتوجب اكمال التنفيذ .
توريت – الناسور – بني أسمر	٩٩	خط جديد مفرد عريض	١٥٠	٤٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اكمال الدراسات التفصيلية واكمال التنفيذ .
مراكش – اغادير	٢٧٢	خط جديد مفرد عريض	٨٠٠	٢٠٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
اغادير – العيون	٦٨٣	خط جديد مفرد عريض	١٦٠٠	٤٠٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
خريبكه – بني ملال	٧٠	خط جديد مفرد عريض ومكهرب	٩٠	٢٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
المجموع	١٥٦٣		٣٣٨٠	٨٤٠		
موريتانيا						
تزديت – نواذيبو	٦٢	خط جديد (٦٠) لخدمة مشروع حديد القلب الثاني وتحسين حوالي ٢ كم حالية .	٩٥	٨٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
مجموع اقطار شمال افريقية	٨٣٧٥		١٣٤٢٥	٧٠٠٠		
وادي النيل						
السودان						
بورتسودان – هيا – عطبرة	١٠	جسور ومصارف مياه	٣٠	٢٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
سنار – الدمازين	٢٢٧	تقوية ، جسور ، مصارف مياه ، اتصالات	٨٥	٥٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
سنار – الخرطوم	١٢٠	تقوية ١٢٠ كم متبقية	٤٥	٣٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة ويتوجب اكمال التنفيذ .
الخرطوم – عطبرة	١٠	جسور ومصارف مياه	٣٠	٢٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .

يتبع

تابع جدول رقم (٩)

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات باسعار ١٩٨١ – اجمالي	التكلفة بملايين الدولارات باسعار ١٩٨١ – اجنبي	الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
عطبرة – ابو حمد	٥	جسور، مصارف، اتصالات	٣٠	٢٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
ابو حمد – وادي حلفا	٣٢٤	تقوية، جسور، مصارف مياه، اتصالات	١٠٠	٦٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
وادى حلفا – الحدود المصرية	٣٠	خط جديد مفرد	٣٠	٢٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
هيا – كسلا – بابنوسا	١٢٦	تقوية اجزاء، جسور، مصارف مياه، اتصالات	١٠٥	٦٠	قبل ١٩٩٠	الدراسات جاهزة والمشروع جاهز للتنفيذ .
بابنوسا – واو	٤٤٦	تقوية، جسور، مصارف مياه، اتصالات	١٦٠	١١٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
بابنوسا – نيالا	٣٣٥	تقوية، جسور، مصارف مياه، اتصالات	١٣٠	٨٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
ابو حمد – كريمة	٢٢٢	تقوية، جسور، مصارف مياه، اتصالات	٨٠	٥٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
الابيض – الرهد	٢	جسور، مصارف مياه، اتصالات	٨	٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
خشم القربة – حلفا الجديدة	٣	جسور، مصارف مياه، اتصالات	٧	٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
المجموع	١٨٧٠		٨٤٠	٥٣٠		
مصر						
الاسكندرية – حوش عيسى – كفر الزيات	١٠٠	خط جديد مفرد عريض	١٠٠	٦٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
طنطا – القاهرة	٨٥	توسيع وتحسين خطوط حالية أو بناء خطوط جديدة .	١٢٠	٧٠	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
القاهرة – المنيا – اسيوط	٣٧٧	توسيع وتحسين خطوط حالية	١١٠	٦٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
اسيوط – سوهاج	٩٧	تثنية الخط الحالي	٦٠	٣٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .

يتبع

تابع جدول رقم (٩)

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١ - اجمالي	التكلفة - اجنبي	الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
سوهاج - قنا	١٥٤	تثنية الخط الحالي	١١٠	٦٠	بعد ٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
اسوان - الحدود السودانية	٣٨٠	خط جديد مفرد عريض	٢٨٠	١٦٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
الصالحية - القنطرة	٣٢	خط جديد مفرد عريض	٤٠	٢٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
قناة السويس - غزة	٢٣٠	تقوية الخط الحالي	٧٠	٤٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
بورسعيد - الاسماعيلية	٨٠	تصحيح مسار الخط الحالي	١٠	٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف.
درب الحاج - السويس	٥٢	خط جديد مفرد عريض	٥٥	٣٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
سفاجا - قنا	١٥٠	خط جديد مفرد عريض	١٥٠	٨٠	قبل ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية
قنا - ابو طرطور	٣٧٥	خط جديد مفرد عريض	٣٧٥	٢٢٥	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية
المجموع	٢١١٢		١٤٨٠	٨٥٠		
مجموع قطري وادي النيل	٣٩٨٢		٢٣٢٠	١٣٨٠		
آسية العربية						
الاردن						
الحدود الاردنية - عمان - الحدود السعودية (الخط الحجازى)	٤٦٨	خط جديد مفرد عريض	٧٥٠	٥٠٠	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
المنزل - الحسا (خط العقبة)	١٩	تقوية الخط الحالي	١٠	٥	قبل ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
المجموع	٤٨٧		٧٦٠	٥٠٥		

يتبع

تابع جدول رقم (٩)

القطـر	الطـول (كلم)	التطوير المقتـرح	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١		الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشـروع
			اجمالي	اجنبي		
الجمهورية العربية السورية						
حلب ـ حمص	٥٤	تقوية الخط الحالي	٢٥	١٥	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
حمص ـ مهين ـ دمشق	٢٠٣	تثنية الخط الحالي	١٢٠	٨٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
دمشق ـ الحدود الاردنية	١١٤	خط جديد مفرد عريض	١٨٠	١١٥	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
جبرين ـ دير الزور	٥٥	تقوية الخط الحالي	٢٥	١٥	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
دير الزور ـ البوكمال ـ الحدود	١٤٠	خط جديد مفرد عريض	١٥٠	١٠٠	قبل ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
اللاذقية ـ مصنع الاسمنت	٨٠	خط جديد مفرد عريض	١١٥	٧٥	قبل ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
طرطوس ـ عكاري	٣٨	تقوية الخط الحالي	١٠	٥	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
المجمـوع	٦٨٤		٦٢٥	٤٠٥		
العراق						
البصرة ـ المربد	٣٩	تثنيـة الخط الحالي	٤٠	٢٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
المربد ـ الحدود الكويتية	١٥	خط جديد مفرد عريض	٢٠	١٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
بغداد ـ كركوك	٢٢٥	بناء خط جديد مفرد عريض ليحل محل الخط الحالي	٤٠٠	٢٧٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف وبعض أسسها غير جاهزة .
كركوك ـ اربيل ـ الموصل	٢٢٥	العبق البالغ طوله ٥٢٣ كم	٤٠٠	٢٧٥	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف وبعض أسسها غير جاهزة .

يتبـع

تابع جدول رقم (٩)

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١ – اجمالي	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١ – اجنبي	الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
معيبب – كربلاء	٤٥	تقوية الخط الحالي	٢٥	١٥	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
المجموع	٥٤٩		٨٨٥	٦٠٥		
الكويت						
الحدود العراقية – محطة الدوحة	١٠٥	خط جديد مفرد عريض	١٦٠	١١٥	قبل ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
محطة الدوحة – الحدود السعودية	١٠٦	خط جديد مفرد عريض	١٢٠	٨٠	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
محطة الدوحة – ميناء الشويخ	٣٢	خط جديد عريض	٢٦٠	١٧٠	قبل ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
وصلة ميناء الشعيبة	٢٨	خط جديد عريض	٤٠	٢٥	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
المجموع	٢٧١		٥٨٠	٣٩٠		
لبنان						
جونيه – الدامور	٣٦	تقوية الخط الحالي	٢٠	١٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف ويعتقد أنها غير جاهزة
المملكة العربية السعودية						
الدمام – الهفوف	١٥٠	تثنية الخط الحالي	١٢٠	٩٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف ويعتقد أنها جاهزة .
الهفوف – الرياض	٣٠٠	خط جديد عريض مفرد	٢٦٠	١٩٠	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف ويعتقد انها جاهزة .
الرياض – الطائف	١٠٠٠	خط جديد عريض مفرد	١٥٠٠	١١٥٠	بعد ١٩٩٠	يجري حاليا اعداد دراسة الجدوى . يتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
الطائف – مكة – جدة	١٧٣					

يتبع

تابع جدول رقم (٩)

القطر	الطول (كلم)	التطوير المقترح	التكلفة بملايين الدولارات بأسعار ١٩٨١		الفترة الزمنية المقترحة للتنفيذ	الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع
			اجمالي	اجنبي		
خط الحجاز (الحدود الاردنية – المدينة المنورة)	٧٢٣	خط جديد عريض مفرد	١١٠٠	٨٠٠	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
المدينة المنورة – جدة	٤٧٠	خط جديد عريض مفرد	٥٠٠	٣٧٠	بعد ١٩٩٠	يتوجب اعداد الدراسات .
حفيرة – ينبع – محطة البضائع	١٨٥	خط جديد عريض مفرد	٣٠٠	٢٢٠	بعد ١٩٩٠	دراسة الجدوى جاهزة ويتوجب اعداد الدراسات التفصيلية .
المملكة العربية السعودية (تابع)						
الدمام – جبيل	٩٠	خط جديد عريض مفرد	١٠٠	٧٥	قبل ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
جبيل – الحدود الكويتية	٢٧٠	خط جديد عريض مفرد	٣٠٠	٢٢٠	بعد ١٩٩٠	وضع الدراسات غير معروف .
المجموع	٣٣٧١		٤١٨٠	٣١١٥		
مجموع اقطار آسيا العربية	٥٣٩٨		٧٠٥٠	٥٠٣٥		
المجموع الاجمالي لجميع الاقطار العربية	١٧٧٥٥		٢٢٧٩٥	١٣٤١٥		

جدول رقم (١٠)

تكاليف تطوير الخطوط والمعدات المتحركة حتى عام ٢٠٠٠
(مليون دولار باسعار ١٩٨١)

القطر		قبل عام ١٩٩٠						١٩٩٠ - ٢٠٠٠						المجموع حتى عام ٢٠٠٠					
		تطوير الخطوط		المعدات المتحركة		المجموع		تطوير الخطوط		المعدات المتحركة		المجموع		تطوير الخطوط		المعدات المتحركة		المجموع	
		اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي
شمال افريقيا	تونس	٢٥٥	٨٠	٣٩٥	٣١٥	٦٥٠	٣٩٥	١٩٠	٦٠	٥٤٠	٤٣٠	٧٣٠	٤٩٠	٤٤٥	١٤٠	٩٣٥	٧٤٥	١٧٨٠	٨٨٥
	الجزائر	١٣٣٥	٦٠٥	١٠١٠	٨٠٠	٢٣٤٥	١٤٠٥	٣٢٠٠	١٤٤٠	١٤٤٠	١١٥٠	٤٦٤٠	٢٥٩٠	٤٥٣٥	٢٠٤٥	٢٤٥٠	١٩٥٠	٦٩٨٠	٣٩٩٥
	الجماهيرية العربية الليبية	٢٤١٠	١٨٩٠	٢٦٠	٢٢٥	٢٦٧٠	٢١١٥	٢٥٦٠	٢٠٠٠	١٤٠	١٢٠	٢٧٠٠	٢١٢٠	٤٩٧٠	٣٨٩٠	٤٠٠	٣٤٥	٥٣٧٠	٤٢٣٥
	المغرب	١٤٤٠	٣٧٠	٧٨٥	٦٣٠	٢٢٢٥	١٠٠٠	١٩٤٠	٤٧٠	٩٩٠	٨٠٠	٢٩٣٠	١٢٧٠	٣٣٨٠	٨٤٠	١٧٧٥	١٤٣٠	٥١٥٥	٢٢٧٠
	موريتانيا	٩٥	٨٥	١١٠	٩٠	٢٠٥	١٧٥	—	—	١٠٥	٨٥	١٠٥	٨٥	٩٥	٨٥	٢١٥	١٧٥	٣١٠	٢٦٠
	المجموع	٥٥٣٥	٣٠٣٠	٢٥٦٠	٢٠٩٠	٨٠٩٥	٥٠٩٠	٧٨٩٠	٣٩٧٠	٣٢١٥	٢٥٨٥	١١١٠٥	٦٥٥٥	١٣٤٢٥	٧٠٠٠	٥٧٧٥	٤٦٤٥	١٩٢٠٠	١١٦٤٥
وادي النيل	السودان	٤٦٥	٢٩٠	٣٧٠	٢٩٥	٨٣٥	٥٨٥	٣٧٥	٢٤٠	٥٣٠	٤٢٥	٩٠٥	٦٦٥	٨٤٠	٥٣٠	٩٠٠	٧٢٠	١٧٤٠	١٢٥٠
	مصر	٦٠٥	٣٤٥	٧٥٠	٤٦٠	١٣٥٥	٨٠٥	٨٧٥	٥٠٥	١٣٠٠	٨٠٠	٢١٧٥	١٣٠٥	١٤٨٠	٨٥٠	٢٠٥٠	١٢٦٠	٣٥٣٠	٢١١٠
	المجموع	١٠٧٠	٦٣٥	١١٢٠	٧٥٥	٢١٩٠	١٣٩٠	١٢٥٠	٧٤٥	١٨٣٠	١٢٢٥	٣٠٨٠	١٩٧٠	٢٣٢٠	١٣٨٠	٢٩٥٠	١٩٨٠	٥٢٧٠	٣٣٦٠
أسيا العربية	الاردن	١٠	٥	٥	٥	١٥	١٠	٧٥٠	٥٠٠	١٤٥	١١٥	٨٩٥	٦١٥	٧٦٠	٥٠٥	١٥٠	١٢٠	٩١٠	٦٢٥
	الجمهورية العربية السورية	٢٦٥	١٧٥	٤٠٠	٣٢٠	٦٦٥	٤٩٥	٣٦٠	٢٣٠	٥٨٥	٤٧٠	٩٤٥	٧٠٠	٦٢٥	٤٠٥	٩٨٥	٧٩٠	١٦١٠	١١٩٥
	العراق	٤٦٠	٣١٥	٤٧٠	٣٧٥	٩٣٠	٦٩٠	٤٢٥	٢٩٠	٩٧٠	٧٧٥	١٣٩٥	١٠٦٥	٨٨٥	٦٠٥	١٤٤٠	١١٥٠	٢٣٢٥	١٧٥٥
	الكويت	٤٢٠	٢٨٠	٣٥	٣٠	٤٥٥	٣١٠	١٦٠	١١٠	٤٥	٤٠	٢٠٥	١٥٠	٥٨٠	٣٩٠	٨٠	٧٠	٦٦٠	٤٦٠
	لبنان	٢٠	١٥	٨٠	٦٥	١٠٠	٨٠	—	—	٥٥	٤٥	٥٥	٤٥	٢٠	١٥	١٣٥	١١٠	١٥٥	١٢٥
	المملكة العربية السعودية	٤٨٠	٣٥٥	٢٣٠	١٨٥	٧١٠	٥٤٠	٣٧٠٠	٢٧٦٠	٦٥٠	٥٢	٤٣٥٠	٣٢٨٠	٤١٨٠	٣١١٥	٨٨٠	٧٠٥	٥٠٦٠	٣٨٢٠
	المجموع	١٦٥٥	١١٤٥	١٢٢٠	٩٨٠	٢٨٧٥	٢١٢٥	٥٣٩٥	٣٨٩٠	٢٤٥٠	١٩٦٥	٧٨٤٥	٥٨٥٥	٧٠٥٠	٥٠٣٥	٣٦٧٠	٢٩٤٥	١٠٧٢٠	٧٩٨٠
المجموع الاجمالي		٨٢٦٠	٤٨١٠	٤٩٠٠	٣٧٩٥	١٣١٦٠	٨٦٠٥	١٤٥٣٥	٨٦٠٥	٧٤٩٥	٥٧٧٥	٢٢٠٣٠	١٤٣٨٠	٢٢٧٩٥	١١٤١٥	١٢٣٩٥	٩٥٧٠	٣٥١٩٠	٢٢٩٨٥

جدول رقم (١١)

اطوال الخطوط المقترح تحسينها او انشاؤها وتكاليفها وتوزيعها حسب الفترة المحتملة للتنفيذ

القطـر		الاطــوال (كلم)										التكاليــف (مليون دولار باسعار ١٩٨١)												
		تحت الانشاء او التحسين	قبل ١٩٩٠			١٩٩٠ ـ ٢٠٠٠			المجموع قبل ٢٠٠٠			إكمال خطوط تحت التنفيذ	قبل ١٩٩٠			١٩٩٠ ـ ٢٠٠٠			المجموع قبل ٢٠٠٠					
			حاليا تتطلب تطوير	جديد	المجموع	حاليا تتطلب تطوير	جديد	المجموع	حاليا تتطلب تطوير	جديد	المجموع		تطوير خطوط حالية	تشييد خطوط جديدة	المجموع	تطوير خطوط حالية	تشييد خطوط جديدة	المجموع	تشييد خطوط حالية		تشييد خطوط جديدة		المجموع	
																			إجمالي	اجنبي	اجمالي	اجنبي	إجمالي	اجنبي
شمال الريقية	تونس	١٢٩	١٥٢	١٧٥	٣٢٧	٢٧٦		٢٧٦	٤٢٨	١٧٥	٦٠٣	٥٥	١٠٥	١٥٠	٢٥٥	١٩٠		١٩٠	٢٩٥	٩٠	١٥٠	٥٠	٤٤٥	١٤٠
	الجزائر	٦٨	٢٧٠	٥٧٥	٨٤٥	٢٠٠	٢١٢٠	٢٣٢٠	٤٧٠	٢٦٩٥	٣١٦٥	١٩٠	١٦٥	١١٧٠	١٣٣٥	١٠٠	٣١٠٠	٣٢٠٠	٢٦٥	١٢٠	٤٢٧٠	١٩٢٥	٤٥٣٥	٢٠٤٥
	الجماهيرية العربية الليبية			١٣٠٢	١٣٠٢		١٦٨٠	١٦٨٠		٢٩٨٢	٢٨٩٢			٢٤١٠	٢٤١٠		٢٥٦٠	٢٥٦٠			٤٩٧٠	٣٨٩٠	٤٩٧٠	٣٨٩٠
	المغرب	٣٧٧	٢٣٩	٤٦١	٧٠٠	١١٠	٧٥٣	٨٦٣	٣٤٩	١٢١٤	١٥٦٣	٢٤٠	٣٤٠	١١٠٠	١٤٤٠	٢٥٠	١٦٩٠	١٩٤٠	٥٩٠	١٤٠	٢٧٩٠	٧٠٠	٣٣٨٠	٨١٠
	موريتانيا		٢	٦٠	٦٢				٢	٦٠	٦٢		٥	٩٠	٩٥				٥	٥	٩٠	٨٠	٩٥	٨٥
	المجموع	٤٧٤	٦٦٣	٢٥٧٣	٣٢٣٦	٥٨٦	٤٥٥٣	٥١٣٩	١٢٤٩	٧١٢٦	٨٣٧٥	٤٨٥	٦١٥	٤٩٢٠	٥٥٣٥	٥٤٠	٧٣٥٠	٧٨٩٠	١١٥٥	٣٥٥	١٢٢٧٠	٦٦٤٥	١٣٤٢٥	٧٠٠٠
وادي النيل	السودان	٤٠٠	٨٤٠		٨٤٠	١٠٠٠	٣٠	١٠٣٠	١٨٤٠	٣٠	١٨٧٠	—	٤٦٥		٤٦٥	٣٤٥	٣٠	٣٧٥	٨١٠	٥١٠	٣٠	٢٠	٨٤٠	٥٣٠
	مصر	—	٤٩٢	٣٣٤	٨٢٦	٥٣١	٧٥٥	١٢٨٦	١٠٢٣	١٠٨٩	٢١١٢	٣٥٠	١٤٠	٤٦٥	٦٠٥	٢٢٠	٦٥٥	٨٧٥	٣٦٠	٢٠٠	١١٢٠	٦٥٠	١٤٨٠	٨٥٠
	المجموع	٤٠٠	١٣٣٢	٣٣٤	١٦٦٦	١٥٣١	٧٨٥	٢٣١٦	٢٨٦٣	١١١٩	٣٩٨٢	٣٥٠	٦٠٥	٤٦٥	١٠٧٠	٥٦٥	٦٨٥	١٢٥٠	١١٧٠	٧١٠	١١٥٠	٦٧٠	٢٣٢٠	١٣٨٠
آسيا العربية	الاردن		١٩		١٩		٤٦٨	٤٦٨	١٩	٤٦٨	٤٨٧		١٠		١٠		٧٥٠	٧٥٠	١٠	٥	٧٥٠	٥٠٠	٧٦٠	٥٠٥
	الجمهورية العربية السورية	—		٢٢٠	٢٢٠	٣٥٠	١١٤	٤٦٤	٣٥٠	٣٣٤	٦٨٤	٣٨٠		٢٦٥	٢٦٥	١٨٠	١٨٠	٣٦٠	١٨٠	١١٥	٤٤٥	٢٩٠	٦٢٥	٤٠٥
	العراق	٤٠٤	٣٩	٢٤٠	٢٧٩	٤٥	٢٢٥	٢٧٠	٨٤	٤٦٥	٥٤٩	—	٤٠	٤٢٠	٤٦٠	٢٥	٤٠٠	٤٢٥	٦٥	٤٠	٨٢٠	٥٦٥	٨٨٥	٦٠٥
	الكويت			١٣٧	١٣٧		١٣٤	١٣٤		٢٧١	٢٧١			٤٢٠	٤٢٠		١٦٠	١٦٠			٥٨٠	٣٩٠	٥٨٠	٣٩٠
	لبنان		٣٦		٣٦				٣٦		٣٦		٢٠		٢٠				٢٠	١٥			٢٠	١٥
	المملكة العربية السعودية	١٠٠	١٥٠	٣٩٠	٥٤٠		٢٨٣١	٢٨٣١	١٥٠	٣٢٢١	٣٣٧١	—	١٢٠	٣٦٠	٤٨٠		٣٧٠٠	٣٧٠٠	١٢٠	٩٠	٤٠٦٠	٣٠٢٥	٤١٨٠	٣١١٥
	المجموع	٥٠٤	٢٤٤	٩٨٧	١٢٣١	٣٩٥	٣٧٧٢	٤١٦٧	٦٣٩	٤٧٥٩	٥٣٩٨	٣٨٠	١٩٠	١٤٦٥	١٦٥٥	٢٠٥	٥١٩٠	٥٣٩٥	٣٩٥	٢٦٥	٦٦٥٥	٤٧٧٠	٧٠٥٠	٥٠٣٥
المجموع الاجمالي		١٣٧٨	٢٢٣٩	٣٨٩٤	٦١٣٣	٢٥١٢	٩١١٠	١١٦٢٢	٤٧٥١	١٣٠٠٤	١٧٧٥٥	١٢١٥	١٤١٠	٦٨٥٠	٨٢٦٠	١٣١٠	١٣٢٢٥	١٤٥٣٥	٢٧٢٠	١٣٣٠	٢٠٠٧٥	١٢٠٨٥	٢٢١٩٥	١٣٤١٥

ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوفرة .

الفصل السادس

إطار عام لتطوير الطرق العربيّة المشتركة

احمد علي سبيتي

يحلل هذا البحث الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة ويقترح تصوراً للاطار العام الذي يمكن تطويرها من خلاله والذي يحدد الشكل الذي يمكن أن تصير عليه الشبكة بنهاية القرن الحالي ، ويقترح التطوير اللازم لبعض الوصلات وأولوياته، وتكلفته التقديرية باسعار ١٩٨١ ، وذلك خلال كل من العقدين الحالي والقادم ، ثم يترجمه الى مشاريع محددة مبيناً درجة قابلية كل مشروع للتنفيذ والعمل المطلوب لاكماله . ويبلغ طول هذه الشبكة حوالى ٨١٠٠٠ كلم منها حوالى ٤٢٠٠٠ كلم بحاجة الى تطوير،مقسمة الى حوالى ٢٦٠٠٠ كلم من الطرق بحاجة الى انشاء وسفلتة ، والباقي بحاجة الى تحسين (١٦٠٠٠ كلم) وتقدر تكلفة هذا التطوير بحوالى ٢٢ مليار دولار،منها حوالى ١٧,٥ مليار دولار تكلفة الاعمال المقترح تنفيذها خلال العقد الحالي ، والباقي سوف ينفق في العقد القادم .

مقدمـــة

تواجه الاقطار العربية تحدياً مزدوجاً في عملية تنمية اقطارها اقتصادياً واجتماعياً . فمن جهة ، يضع كل قطر مخططاً للتنمية بناء على المعطيات الاقتصادية والاجتماعية الداخلية ومتطلبات التنمية فيه . ومن جهة ثانية ، يزداد شعور هذه الاقطار باطراد بضرورة التنسيق بين خططها قدر الامكان نظراً لما يمكن أن يحققه هذا التنسيق من توفير في المال والجهد لتنمية هذه الاقطار . لذلك فإنها اولت عملية التنسيق فيما بينها في مجال التنمية اهمية كبيرة ، إذ وضعت استراتيجية للتنمية العربية الشاملة اقرت في مؤتمر القمة الذي عقد في تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٠ في عمان . كما طلبت هذه الاقطار الى الامانة العامة لجامعة الدول العربية ترجمة هذه الاستراتيجية الى خطة قومية شاملة للتنمية تعكف الامانة الآن على وضعها . واهم هدف تتوخى هذه الاستراتيجية ـ وبالتالي الخطة القومية المقترحة ـ تحقيقه هو التكامل الاقتصادي العربي . وهناك عوامل عديدة مهمة لتحقيق هذا التكامل ،منها عاملان للنقل دور بارز فيهما هما : زيادة التبادل التجاري بين الاقطار

العربية ؛ وتبادل وسائل الانتاج بين هذه الاقطار ، وبالاخص رأس المال وانتقال العمالة .

وتعتبر سهولة نقل البضائع وتنقل الاشخاص عاملاً مهماً في تحديد مواقع واتجاهات النشاطات الاقتصادية الجديدة داخل بلد معين وبين مجموعة من البلدان . وينطبق هذا الوضع بالاخص على الدول النامية، ومنها البلدان العربية . فبينما تشكل كلفة النقل في الدول الصناعية حوالى ١٠ بالمائة من الكلفة النهائية لمنتوجاتها الصناعية، بسبب وجود شبكات حديثة ، مترابطة ومتكاملة للنقل بوسائله المختلفة ، تشكل هذه الكلفة نسبة اعلى بكثير في الدول النامية تبلغ احياناً ٥٠ بالمائة من الكلفة النهائية لبعض المنتوجات بسبب ضعف شبكات النقل فيها وعدم ترابطها(١) . وزيادة كلفة الانتاج هذه تؤثر عكسياً على عملية التنمية الاقتصادية لمناطق الانتاج . فالاماكن التي يسهل فيها نقل البضائع والاشخاص مرشحة لتوطين بعض الصناعات (إذا ما توافرت العوامل الاخرى اللازمة لهذه الصناعات) وبالتالي تنمو هذه وتتطور على حساب المناطق التي تشكو فقراً في وسائل النقل . وفي الوقت نفسه فإن تقليل نفقات نقل البضائع من مراكز الانتاج الى مراكز التوزيع والاستهلاك سيمكن البلد من تطوير مناطقه النائية باستغلال المناجم والاراضي الزراعية الثانوية فيه ، وبالتالي من خلق مراكز جديدة للعمالة لسكان تلك المناطق وتنشيط اقتصادها وتنميتها اجتماعياً .

إن حجم التبادل التجاري بين الاقطار العربية حالياً لا يتعدى ٦ بالمائة من حجم تجارتها العالمية ، وقد يرى البعض ان هذا الحجم لا يبرر انشاء شبكات حديثة متكاملة للنقل البري بين هذه البلاد خاصة ، وان تنقل الاشخاص بينها يتم معظمه بوسيلة النقل الجوي . إن هذا القول يماثل النظرية القائلة ان اسلم استراتيجية للاستثمار في قطاع النقل هي الانتظار الى أن يفوق حجم الطلب على وسائل النقل طاقتها الاستيعابية ، لاتخاذ الاجراءات اللازمة لزيادة السعة وتحسين الوسيلة ، وبالاخص في البلدان ذات الموارد المالية القليلة. إلا ان الحال في معظم الاحيان ، وبالاخص في الدول الاقل نمواً ، لا تسمح بهذا الانتظار ، نظراً لان وسائل النقل فيها تكاد تكون معدومة . وقد دلت التجربة ، على انه في الاماكن التي انشئت فيها وسائل النقل ، تحولت هذه الوسائل الى احد اهم العوامل في عملية التنمية الاقتصادية لتلك المناطق . ومن المفيد التنبيه الى ان ايجاد وسيلة للنقل في منطقة ما ليس كافياً بحد ذاته لتنمية تلك المنطقة إن لم تتوافر فيها العناصر الاخرى الضرورية للتنمية والاموال اللازمة لاستغلال هذه العناصر .

وإدراكاً من الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي للدور المهم الذي يمكن للنقل ان يقوم به في عملية تحقيق التكامل الاقتصادي العربي ، فإنه يقوم حالياً بدراسة تستهدف وضع اطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي حتى نهاية القرن الحالي ، وذلك بغرض المساعدة في تحقيق الربط في النقل بين الاقطار العربية ، وبينها وبين العالم الخارجي . والصندوق بصدد انهاء

---

(١) World Bank, International Bank for Reconstruction and Development, *Transportation (Sector Working Paper)* (Washington D.C.: World Bank, 1972).

دراسة وسيلة النقل البري بقسميها : الطرق والسكك الحديدية ، وهو بسبيل اصدار التقارير المتعلقة بهذه الوسيلة . وسيقوم الصندوق في مرحلة لاحقة بدراسة وسيلتي النقل البحري والجوي . وتبرز هذه الورقة اهم النتائج التي توصلت اليها الدراسة عن شبكة الطرق العربية المشتركة (ش. ط. ع. م) .

اهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة الى تحليل الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة استناداً الى المعلومات المتوافرة عنها واقتراح الصورة المكتملة لهذه الشبكة ، وحاجات تطويرها لنهاية القرن الحالي ، واولوياته خلال العقدين الحالي والمقبل ، وتكلفة التطوير ، ومن ثم ترجمته الى مشاريع محددة تنفذ في كل عقد .

منهج الدراسة

يمكن تلخيص المناهج المتاحة للباحث لتحقيق الاهداف المشار اليها اعلاه بالخطوات التالية :

(أ) تقدير حجم الطلب الحالي على ش. ط. ع. م. ووضع تصورات بديلة لتوقعات نموه في المستقبل واسس هذه التوقعات .

(ب) اقتراح عدة تصورات بديلة لشبكة الطرق بأقسامها كافة .

(ج)وضع المعايير المناسبة لاختيار التصور الاكثر احتمالاً لنمو الطلب مستقبلاً ، ومن ثم ملاءمته للشبكات البديلة واختيار الشبكة الانسب .

(د) اخضاع الشبكة المختارة للدرس والتحليل لتجديد حاجات تطويرها وحساب كلفته .

(هـ) ترجمة التطوير المقترح الى افكار مشاريع محددة واقتراح اولويات التنفيذ .

ويتطلب هذا المنهج توافر الكثير من المعلومات اللازمة وبالدرجة الكافية من التفصيل ، منها المعلومات عن النشاط الاقتصادي في كل بلد ، وحجم التبادل التجاري داخله حسب مراكز الانتاج ومراكز التوزيع ، والاستهلاك والتصدير ، وكذلك حجم حركة نقل المسافرين ضمن البلد وبينه وبين العالم الخارجي حسب مراكز الدخول والخروج . وتتطلب ايضاً معلومات مفصلة عن المواصفات الفنية للطرق وحجم الحركة الحالية عليها وحالتها الراهنة ووضع صيانتها ، والسياسات التي تتبعها الدولة في الصيانة ونوعها ، وفي تطوير وسيلة النقل البري عموماً والاستثمارات المرصودة لهذا الغرض . وقد تم جمع الكثير من المعلومات اللازمة لهذه الدراسة عن طريق البعثات الميدانية والمراسلة مع الاقطار والاستعانة بالدراسات السابقة في هذا الميدان . فقد قامت بعثات ميدانية من الصندوق بجمع معظم المعلومات اللازمة من موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا وسوريا والاردن والسودان والصومال وجيبوتي والكويت . وارسلت الاستمارات اللازمة لبقية الاقطار وتسلم الصندوق رداً من السعودية والبحرين فقط . واستعانت الدراسة

بالمعلومات الواردة في الدراسات القطرية لقطاع النقل في كل من سوريا ومصر والسودان والكويت ، وفي دراسة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا عن قطاع النقل في الاقطار العربية الآسيوية[٢] ، ودراسة مجلس الوحدة الاقتصادية العربية عن شبكتي الطرق والسكك الحديدية[٣] ، ودراسة اللجنة الاقتصادية لافريقيا عن « عقد النقل في افريقيا »[٤].

وعلى الرغم من وفرة المعلومات المجمّعة الا أن معظمها ظل ناقصاً . وادى عدم الحصول على كافة المعلومات اللازمة الى اتباع منهج مبسط للدراسة يعتقد أنه يفي بالغرض ويتلخص بالآتي :

ـ القيام بدراسة عامة لمكونات الطلب الحالي على النقل بين الاقطار العربية بناء على عدة مؤشرات ومحاولة اسقاط الطلب الحالي لغاية سنة ١٩٩٠ بافتراض معدلات مختلفة النمو[٥] .

ـ دراسة وتقويم الوضع الحالي لكل قسم في الشبكة وفقاً لاسس ومعايير محددة .

ـ اقتراح تصور لما يتوقع ان تكون عليه الصورة المكتملة لـ ش . ط . ع.م. بنهاية القرن الحالي وتحديد اقسام هذه الشبكة .

ـ اقتراح اسس ومعايير لتحديد التطوير اللازم لاقسام الشبكة لكي تصبح مكتملة بنهاية القرن الحالي وحساب التكلفة التقديرية للتطوير المطلوب ومن ثم تحديد اولويات هذا التطوير بناء على معايير محددة .

ـ ترجمة التطوير المقترح في (د) الى مشاريع تحدد : **العمل المطلوب لتطوير كل وصلة ؛ الكلفة التقديرية ؛ توقيت العمل خلال العقدين الحالي والمقبل وبعد عام ٢٠٠٠** .

وقد قسمت البلاد العربية الى مجموعات[٦] جغرافية متجاورة لتسهيل دراسة اقسام ش. ط . ع.م. داخل كل مجموعة . وهذه المجموعات هي :

١ ـ **الاقطار العربية الآسيوية** : وعددها ١٢ قطراً هي :

ـ **المشرق العربي** : لبنان ، سورية ، الاردن والضفة الغربية ، العراق .

---

(٢) United Nations [UN], Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia [ECWA], «Development of an Integrated Transport System for Western Asia,» Bierut, December 1979, 3 vols.

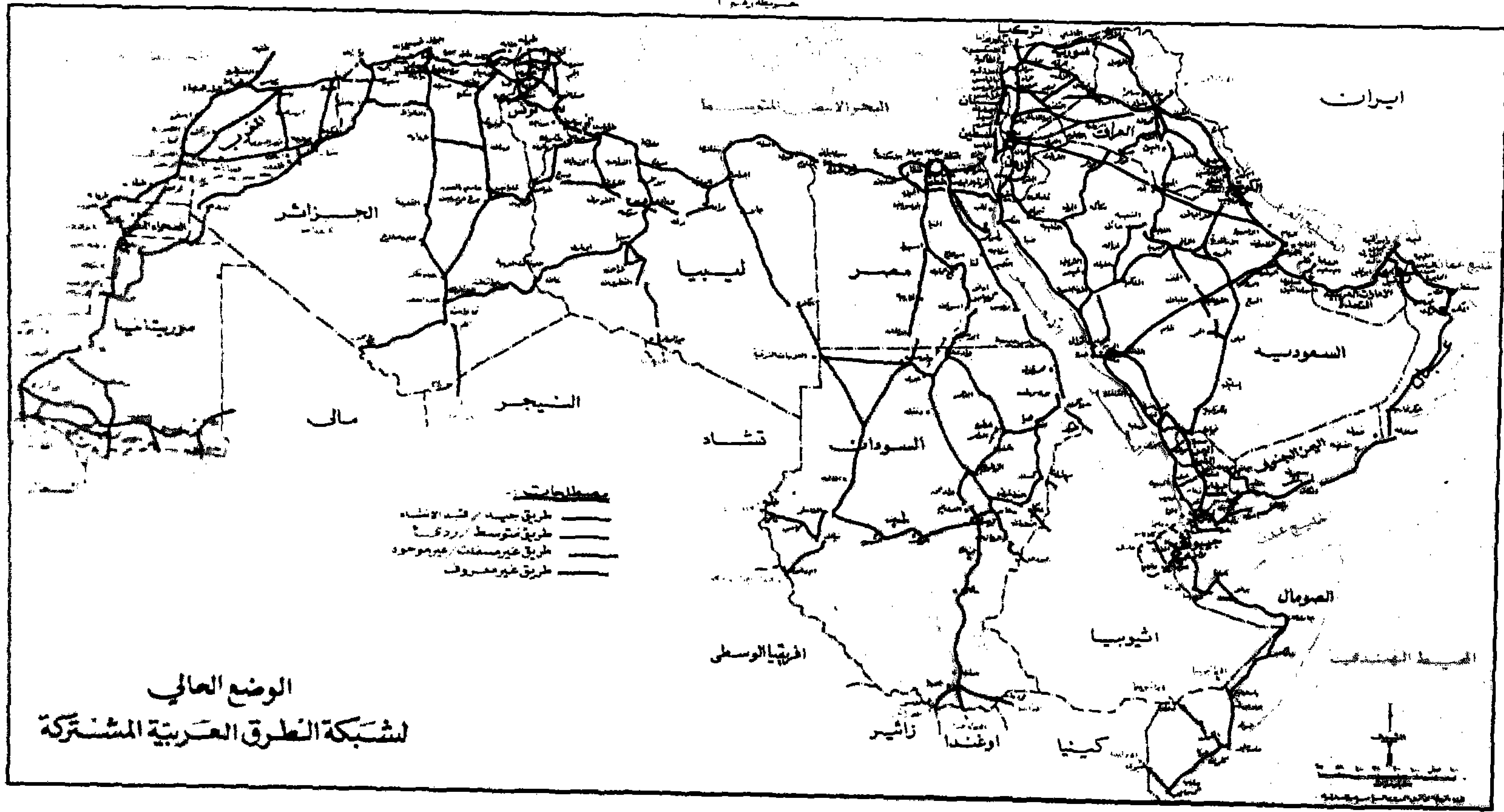
(٣) مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، «شبكتا الطرق البرية والخطوط الحديدية لربط الاقطار العربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي ،» تونس ، ايار / مايو ١٩٨٠ (الوثيقة رقم ٢) .

(٤) الامم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، « عقد النقل والمواصلات في افريقيا ، ١٩٧٨ ـ ١٩٧٩ ،» (غير مؤرخة) .

(٥) الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية العربية ، دراسة اطار عام لتطوير قطاع النقل في الوطن العربي (الكويت : الصندوق ، ١٩٨١) ، ج٢ ، « مؤشرات الطلب ،» .

(٦) لا يتضمن هذا التقسيم اي مدلول سياسي وإنما وضع لتسهيل البحث .

خريطة رقم ١


الوضع الحالي
لشبكة الطرق العربية المشتركة
مصطلحات:
طريق جيد أو قيد الإنشاء
طريق متوسط أو رديء
طريق غير مسفلت أو غير موجود
طريق غير معروف
ايران
البحر الأبيض المتوسط
العراق
السعودية
اليمن الجنوبية
خليج عدن
الصومال
اثيوبيا
المحيط الهندي
كينيا
اوغندا
زائير
افريقيا الوسطى
السودان
تشاد
مصر
ليبيا
النيجر
مالي
الجزائر
موريتانيا
المغرب
تركيا

ـ الخليج والجزيرة العربية : الكويت ، السعودية ، قطر ، البحرين ، الامارات ، عمان ، اليمن الجنوبي ، واليمن الشمالي.

٢ ـ الاقطار العربية الافريقية : وعددها ٩ اقطار مقسمة الى اقطار :
ـ القرن الافريقي : جيبوتي والصومال .
ـ وادي النيل : مصر والسودان .
ـ المغرب العربي : ليبيا ، تونس ، الجزائر ، المغرب ، موريتانيا .

اولاً : شبكة الطرق العربية المشتركة

١ ـ تعريف الطرق العربية المشتركة

لأغراض هذه الدراسة اعتبرت الطريق العربية مشتركة اذا كانت تستعمل (او يمكن أن تستعمل) لتنقل الاشخاص والبضائع بين الاقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي . سواء أكانت هذه الطريق امتداداً لطريق ما في بلد معين عبر حدود البلد المجاور له ، او انها تقع بكاملها ضمن بلد واحد ولكنها تستعمل كجزء من شبكة الطرق التي تربط البلدين .وقد روعيت في هذا التعريف العوامل الجغرافية والاقتصادية والاستراتيجية والقومية .

٢ ـ تصنيف الطرق

تصنف الطرق بناء على مواصفاتها الفنية والوظيفية كما يلي :

أ ـ الطرق الرئيسية : وتشمل الوصلات ذات التصميم الفني العالي لجهة عرض السطح المسفلت ونوعه وطاقته الاستيعابية العالية . وتستعمل هذه الطرق للمسافات الطويلة وتستوعب احجاماً كثيفة للمرور وتسمح بسرعة عالية ، وهي تصل بين النقاط المهمة داخل البلد وبين البلدان مثل العواصم والمدن الرئيسية والموانىء وهي ما تسمى وظيفياً بالطرق الشريانية (Arterials) . وتنقسم الطرق الرئيسية الى نوعين هما :

ـ الطرق الاولية : وتتكوّن من اربعة مسارب او اكثر لا يقل عرض المسرب عن ٣,٥ م وقد يفصل بين كل اثنين منها فاصل(٧) .
ـ طرق الفئة الاولى : وتتكوّن من مسربين بالمواصفات ذاتها التي تتصف بها الطرق الاولية .

ب ـ الطرق الثانوية : تصمم هذه الطرق بمواصفات فنية اقل من الطرق الرئيسية لجهة عرض السطح المسفلت وعدد المسارب والسرعة التصميمية وحجم المرور . وتستعمل هذه الطرق لوصل

---

(٧) Median.

الطرق الشريانية بعضها ببعض او لوصلها بالموانىء المجاورة لها ، وهي تعرف وظيفياً بالطرق المجمعة (Collectors) . وتنقسم الطرق الثانوية الى فئتين هما :

- **طرق الفئة الثانية** : وتتكوّن عادة من مسربين لا يقل عرض المسرب عن ٣,٠ م .
- **طرق الفئة الثالثة** : وتتكوّن من مسربين عرض المسرب يقل عن ٣,٠ م .

ج - **اسس تحديد شبكة الطرق العربية المشتركة** : تقترح هذه الدراسة اربعة معايير لتحديد اقسام شبكات الطرق القطرية التي يمكن تضمينها في ش. ط. ع.م. وهذه المعايير هي :

(١) **الاسس الجغرافية** : روعي في تحديد ش. ط. ع.م. ربط البلدان العربية بعضها ببعض وبالعالم الخارجي عبر اكثر من نقطة مشتركة بينها بما فيها الأرياف . وقد اعتبر ان الربط من الداخل (الارياف) مهم كالربط بين العواصم والموانىء والمرافق الرئيسية في هذه الاقطار (وإن لم يعط الاولوية نفسها) . وهكذا لعبت الجغرافية دوراً أساسياً ومهماً في تحديد امتداد ش. ط. ع. م. وتداخلها في اقطار الوطن العربي مما يضفي عليها صفة الشمولية . وبهذا تختلف عن ش. ط. ع. م. التي اقترحتها كل من الاكوا ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية واللجنة الدائمة للنقل والمواصلات في جامعة الدول العربية التي ركزت على ربط النقاط المهمة والرئيسية في الاقطار العربية فقط . وبهذا حددت الدراسة الحالية الصورة المكتملة لما يتوقع أن تكون عليه ش. ط. ع. م. بغض النظر عن عاملي الكلفة والزمن اللازمين لتحقيق هذه الصورة واخراجها الى حيز الوجود .

(٢) **الاسس الاقتصادية** : سبق أن بيّنا اهمية الدور الذي يلعبه النقل في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول النامية وبالاخص دوره في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي .

(٣) **الاسس الاستراتيجية** : اعتمدت الاهمية الاستراتيجية لبعض الوصلات كعامل مهم وكافٍ لتضمينها في ش. ط. ع. م. فمثلاً ، الوصلة من تدمر الى البوكمال فالحدود العراقية (كامل الوصلة في سوريا) لها اهميتها الاستراتيجية لاكمال الوصل المباشر بين الساحل السوري في الوسط ومدينة بغداد ومن ثم اقطار الخليج العربي .

(٤) **خطط الاقطار** : اعتبرت خطط الاقطار لبعض الوصلات عنصراً مهماً في تحديد ش. ط. ع. م. اذ استعملت كمؤشر للمنحى الذي ستأخذه الاقطار في تطوير وتنمية قطاع النقل فيها وبالاخص اقسام الطرق التي تعتبرها هذه الاقطار طرقاً عربية مشتركة .

د - **تحديد الشبكة** : حددت شبكة الطرق العربية المشتركة بتطبيق الاسس الواردة في (ج) على الشبكات القطرية في الاقطار العربية ، وتشكل ش. ط. ع. م. مجموعة الطرق الرئيسية والثانوية القطرية التي تستعمل او يمكن أن تستعمل لتنقل الاشخاص والبضائع بين الاقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي (**الخريطة رقم١**) . ويقدر طول هذه الشبكة بحوالى ٨١٠٠٠كلم منها ٣٧٨٠٠ كلم (٤٦ بالمائة) طرق رئيسية والباقي (٥٤ بالمائة) طرق ثانوية . وتتوزع هذه الشبكة : حوالى ٢٨٠٠٠ كلم (٣٥ بالمائة) في الاقطار العربية الآسيوية و ٥٣٠٠٠ كلم (٦٥ بالمائة) في

الاقطار العربية الافريقية . ويبيّن الملحق رقم (١) ، (العمود ١١ وما بعد) ، حصة كل بلد عربي من هذه الشبكة . كما يلخص الجدول رقم (١) هذا التوزيع على مجموعات الاقطار العربية في كل قارة .

ويتصل قسما الشبكة الآسيوي والافريقي بالعبّارات عبر البحر الاحمر في خمس نقاط رئيسية (الخريطة رقم (١)) وهي :

- العقبة (الاردن) الى الكونتيلا (سيناء) .
- القصبة (السعودية) الى دهب (سيناء) .
- جدة (السعودية) الى محمد قول (السودان) .
- السقية (اليمن الجنوبي) (الى لوايدا (جيبوتي) .
- السقية (اليمن الجنوبي) الى زيلع (الصومال) .

هـ - **مزايا الشبكة** : تتمتع ش . ط . ع . م . المقترحة بثلاث مزايا مهمة هي :

(١) **الشمولية** : شملت الشبكة الربط بين الاقطار العربية من الداخل واعطته الاهمية نفسها (وليس الاولوية) التي اعطتها للربط بين عواصم هذه الاقطار ومرافقها المهمة .

(٢) **الاكتمال** : اقترحت الدراسة الصورة المكتملة التي يجب ان تكون عليها ش . ط . ع . م . بغض النظر عن عاملي الزمن والتكلفة اللازمين لتنفيذها .

(٣) **التقسيم القطري** : حددت الدراسة الاجزاء في ش . ط . ع . م . التي تقع داخل كل قطر عربي وعالجتها على هذا الاساس . ويؤمل ان تساهم الاقطار في تقويم المعلومات الواردة عن اقسام ش . ط . ع . م . الواقعة ضمن اراضيها لجهة الوصلات التي حددت كجزء من ش . ط . ع . م . او المواصفات الفنية الواردة في هذه الدراسة عن الوصلات او التطوير المقترح لها .

و - **شبكة الطرق العربية المشتركة والشبكات القطرية** : يتبيّن من الملحق رقم (١) ان الطول الكلي للشبكات القطرية للبلدان العربية يبلغ حوالى ٤٤٠ الف كلم منها حوالى ١٧٠ الف كلم (٣٩ بالمائة) مسفلت والباقي (٦١ بالمائة) غير مسفلت . وتمثل هذه الطرق كثافة تقدر بحوالى ٣١ كلم لكل ١٠٠٠ كلم^{٢} من مساحة الوطن العربي البالغة حوالى ١٤ مليون كلم^{٢} ، وكثافة حوالى ٢,٧ كلم لكل ١٠٠٠ من سكان الوطن العربي المقدر عددهم عام ١٩٨٠ بحوالى ١٦٠ مليون نسمة . وتنقسم هذه الشبكات الى حوالى ١١٥ الف كلم في الاقطار العربية الآسيوية (دول الاكوا) (٢٦ بالمائة) و ٣٢٥ الف كلم (٧٤ بالمائة) في الاقطار العربية الافريقية . وتمثل هذه الاطوال في كل من مجموعات الاقطار هذه الكثافة الوسطية ذاتها (٣١ كلم لكل ١٠٠٠ كلم^{٢}) السائدة في الوطن العربي . وكذلك يتبيّن من الملحق رقم (١) ان ش . ط . ع . م . تبلغ حوالى ١٨,٥ بالمائة من مجموع الشبكات القطرية وتمثل كثافة حوالى ٦ كلم لكل ١٠٠٠ كلم^{٢} من مساحة الوطن العربي وحوالى ٠,٥٠ كلم لكل الف شخص من السكان . كما يبيّن الملحق رقم (١) ايضاً ان حوالى ٧٢ بالمائة من

جدول رقم (١)

توزيع اطوال شبكة الطرق العربية المشتركة على مجموعات الاقطار

المجموعـــة	الطول (كلم)	ملاحظـــات
آسيــا		
المشرق العربي	٨٥٢٥	يتصدر العراق هذه المجموعة
الخليج والجزيرة العربية	١٩٦٧٥	تتصدر المملكة العربية السعودية هذه المجموعة
المجمـــوع	٢٨٢٠٠	
افريقيـــة		
القرن الافريقي	٤٢٥٠	تتصدر الصومال هذه المجموعـة
وادي النيل	١٧٢٥٠	تتصدر السودان هذه المجموعة
اقطار المغرب العربي	٣١٤٥٠	تتصدر الجزائر هذه المجموعة
المجمـــوع	٥٢٩٥٠	
المجموع الكلي	٨١١٥٠	

المصدر : انظر الخريطة رقم (١) .

ش . ط . ع . م . مسفلتة مقارنة بـ ٣٩ بالمائة من الشبكات القطرية المسفلتة . ويفصل الملحق رقم (١) هذه الكثافات ونسبتها في كل قطر وكل مجموعة اقطار .

ثانياً : الوضع الحالي للشبكة

١ ـ الوضع الحالي حسب تصنيف الطرق

يبيّن الملحق رقم (٢) اصناف ش . ط . ع . م .[٨] في كل قطر وفي كل مجموعة اقطار عربية . ويستدل من هذا الملحق ان ش . ط . ع . م . تنقسم الى حوالى ٣٧٨٠٠ كلم (٤٦ بالمائة) من الطرق الرئيسية وحوالى ١٤٨٥٠ كلم (١٩ بالمائة) من الطرق الثانوية و ٥٥٠٠ كلم (٧ بالمائة) لا يعرف وضعها على وجه التحديد ، والباقي وقدره حوالى ٢٣٠٠٠ كلم (٢٨ بالمائة) يتكوّن من طرق ومسارات ترابية . كما تنقسم الاقسام الرئيسية الى حوالى ٤١٠٠ كلم من الطرق الأولية و ٣٣٧٠٠ كلم من الطرق « فئة اولى » ، واما الطرق الثانوية فمنها حوالى ٥٧٥٠ كلم من الطرق (فئة ثانية »

---

(٨) الطرق العربية المشتركة .

و ٩١٠٠ كلم من الطرق « فئة ثالثة » . والوصلات التي لم يعرف وضعها على وجه التحديد هي تلك الواقعة في الضفة الغربية وغزة وسيناء (١٢٧٥ كلم) وكذلك بعض الوصلات في تونس والجزائر (٤٢٢٥ كلم) لم تتوافر عنها المعلومات المطلوبة . ويبيّن الملحق رقم (٢) ان حوالى ٢٨ بالمائة من الشبكة بحاجة الى الانشاء والسفلتة فقط .

٢ ـ الوضع الحالي للشبكة حسب المواصفات الفنية

لا توجد اسس فنية موحدة في الاقطار العربية لتصميم الطرق وتنفيذها وتصنيفها . ويتبع كل قطر الاسس الفنية التي يرى انها مناسبة لشبكة الطرق القطرية فيه . ولغرض هذه الدراسة اقترحت المواصفات التالية :

أ ـ السطح المسفلت للطريق : العرض ، عدد المسارب ، نوع السطح ، الحمل المحوري ، الحالة الحاضرة .

ب ـ مسار الطريق : اقل شعاع مسموح به[٩] ، اقصى ميلان مسموح بـه[١٠] ، السرعـة التصميمية ، الحالة الحاضرة .

واستعملت الاوصاف التالية لتحديد الوضع الحالي لاقسام الشبكة وهي : **غير معروف ، جيد ، وسط ، رديء ، غير موجود**[١١] . وفي بعض الحالات لم تتوافر المعلومات اللازمة لهذا التوصيف وإنما اوردت بعض الاقطار وصفاً للحالة الحاضرة لبعض الوصلات فيها واعتمد ذلك الوصف لتبيان الحالة الحاضرة لتلك الوصلات . وفي حالة غياب المعلومات عن الوصلات كلياً اعتبرت انها غير معروفة الوضع . والجدير بالذكر ان هناك مواصفات فنية اخرى إضافة الى ما تقدم يمكن أن تستعمل للدلالة على الوضع الحالي للاقسام المسفلتة من الشبكة مثل وجود الاكتاف على جانبي الطريق ، وعرض الكتف وحالة سطحها ، ووجود الفاصل في الطرق الاولية وعرضه . . الخ ، الا أن الدراسة اكتفت بأهم المواصفات الفنية لتحديد الوضع الحالي للشبكة .

٣ ـ توصيف الوضع الحالي

يبيّن الملحق رقم (٣) الوضع الحالي لحصة كل قطر من ش. ط. ع. م. ونسبة كل نوع من اقسام الشبكة فيه الى حصته من الشبكة والى حصة مجموعة الاقطار التي تضم ذلك القطر والى حصة القارة التي يقع فيها القطر من الشبكة والى الطول الكلي للشبكة . وتنقسم ش. ط. ع. م. البالغ طولها حوالى ٨١٠٠٠ كلم الى الاقسام التالية المبينة في الخريطة رقم (١) :

ـ اقسام جيدة : ٤٢٢٦ كلم (٥٢ بالمائة) .

---

(٩) Minimum Radius.

(١٠) Maximum Gradient.

(١١) اما مسار ترابي بحاجة الى سفلتة او وصلة بحاجة الى انشاء وسفلتة .

- اقسام متوسطة : ٧٤٥٥ كلم (٩ بالمائة) .
- اقسام رديئة : ٢٧٥٠ كلم (٤ بالمائة) .
- اقسام غير موجودة : ٢٣١٨٥ كلم (٢٨ بالمائة) .
- اقسام غير معروفة الوضع : ٥٥٠٠ كلم (٧ بالمائة) .

ويلخص الجدول رقم (٢) هذا التقسيم في الشبكتين الآسيوية والافريقية .

جدول رقم (٢)

ملخص الوضع الحالي لاقسام الطرق العربية المشتركة في مجموعات الاقطار

المجموعة	مسفلت				غير مسفلت	المجموع
	غير معروف	جيد	وسط	رديء		
آسيا						
المشرق العربي	٢٠٠	٤٠٢٥	١٨٠٠	١٣٠٠	١٢٠٠	٨٥٢٥
الخليج والجزيرة العربية	—	١٤٤٦٠	١٤٥٥	٢٣٥	٣٥٣٥	١٩٦٧٥
المجموع	٢٠٠	١٨٤٨٥	٣٢٥٥	١٥٢٥	٤٧٣٥	٢٨٢٠٠
افريقية						
القرن الافريقي	—	٢٥٥٠	٣٥٠	—	٤٢٥٠	١٣٥٠
وادي النيل	١٠٧٥	٤٢٢٥	٨٠٠	٧٠٠	١٠٥٤٠	١٧٢٥٠
المغرب العربي	٤٢٢٥	١٧٠٠٠	٣٠٥٠	٥٢٥	٦٦٥٠	٣١٤٥٠
المجموع	٥٣٠٠	٢٣٧٧٥	٤٢٠٠	١٢٢٥	١٨٤٥٠	٥٢٩٥٠
المجموع الكلي	٥٥٠٠	٤٢٢٦٠	٧٤٥٥	٢٧٥٠	٢٣١٨٥	٨١١٥٠

المصدر: احتسب على اساس المعلومات المجمعة من الاقطار والدراسات .

٤ - تقويم الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة

يتبيّن مما تقدم ان معظم اقسام ش.ط.ع.م. مكتملة وان غالبية الاقسام غير الموجودة (الملحق رقم ٣) تقع في اربعة من الاقطار العربية الاقل نمواً هي : السودان (٩٤٠٠ كلم) ؛ موريتانيا (٣٧٠٠ كلم) ، اليمن الجنوبي (١٠٠٠ كلم) والصومال (١٠٠٠ كلم) الامر الذي سيشكل عبئاً كبيراً على الموارد المالية والبشرية المحدودة لهذه الاقطار ، اذا رغبت في انشاء هذه الوصلات في المستقبل. وتتركز معظم الوصلات الجيدة في الاقطار النفطية والاقطار الاقل نمواً ايضاً

نظراً لحداثة شبكات الطرق في هذه الاقطار ، علماً بأن معظم شبكات الاقطار النفطية مكتملة وجيدة ، بينما معظم شبكات الاقطار الاقل نمواً ، غير مسفلتة . اما الوصلات المتوسطة والرديئة المستوى ، فتتركز في الاقطار العربية ذات الدخل المتوسط ، مثل لبنان وسوريا والاردن وتونس والمغرب ، الامر الذي يدل على قدم شبكات هذه الاقطار من جهة وحاجاتها الى المساعدة في تحسين اوضاعها من جهة ثانية .

ثالثاً : التطوير المقترح للشبكة

١ ـ اسس تحديد حاجات التطوير

لتحديد حاجات تطوير اقسام ش. ط. ع. م. استعملت المعايير التالية :

أ ـ الوضع الحالي للوصلة : تحتاج الوصلات المتوسطة والرديئة الوضع الى تحسين لتصبح جيدة وملائمة لحاجات الطلب ، وتحتاج الوصلات غير المسفلتة الى سفلتة والوصلات غير الموجودة الى انشاء وسفلتة . ومن الواضح ان بعض الوصلات الجيدة الوضع سوف تحتاج الى تحسين في المستقبل .

ب ـ مؤشرات الطلب : تم في إطار هذه الدراسة حصر وتحليل لمكونات الطلب الحالي على النقل بين الاقطار العربية وبينها وبين العالم الخارجي بناء على عدة مؤشرات وافترضت نسب مئوية مختلفة لمعدل الزيادة في الطلب في النقل على الوصلات التي توافرت عنها المعلومات وحسبت اسقاطات الطلب عليها لغاية عام ١٩٩٠ . ففي الاقطار العربية الآسيوية ، اعتبر عام ١٩٧٨ سنة الاساس وافترض معدل الزيادة السنوية للطلب بحوالى ١٠ بالمائة للاقطار النفطية و ٧ بالمائة لبقية الاقطار في الداخل والمعدل الوسطي للزيادة في كل بلدين على الحدود . اما في مصر ، فقد احتسبت الزيادة بمعدل ٥ بالمائة بناء على بيانات متوافرة لسنة ١٩٧٧ . وتوافرت الاسقاطات عن حجم الطلب المتوقع لغاية عام ١٩٩٠ عن الجزائر ، والمغرب لغاية عام ٢٠٠٠ . اما تونس فافترض معدل الزيادة بحوالى ٧ بالمائة . ولم تتوافر المعلومات اللازمة لافتراض هذه الزيادة في الصومال وجيبوتي والسودان وليبيا وموريتانيا . وبمقارنة حجم الطلب الحالي والمتوقع على وصلة ما بطاقتها الاستيعابية الحالية تتضح الحاجة الى تطوير هذه الوصلة وتوقيته .

ج ـ خطط القطر والاقطار المجاورة : إن التنسيق بين خطط قطرين متجاورين لتطوير وصلة من ش. ط. ع. م. مهم للاستغلال الامثل لتلك الوصلة . وهناك الكثير من الامثلة على الوصلات القائمة في قطر ما ، والتي حال عدم امتدادها في اراضي القطر المجاورة دون إمكانية استغلالها في التنقل الى ذلك القطر. وتنبثق اهمية خطط الاقطار لتنمية قطاع النقل من اعتبارين مهمين اولهما انها تبين تفكير القطر حول القطاع والاهمية التي يوليها له قياساً بالقطاعات الاخرى في اقتصاده ، وثانيهما أن هذا التفكير يعتبر مقياساً تقاس به توصيات تطوير القطاع ، خصوصاً في

المدى القريب ، لأن خطط البلدان تقتصر على ثلاث او خمس سنوات على الاكثر . وقد استخدمت لهذه الغاية آخر خطة تنمية متوافرة لدى الصندوق لكل قطر . ولا تتوافر حالياً خطط الاقطار للنصف الاول من العقد الحالي ، إلا أن بعثات الصندوق الى الاقطار العربية الافريقية تمكنت من الحصول على مسودات الخطط الجديدة القصيرة والطويلة الاجل لتطوير مقاطع ش. ط. ع. م. لمعظم هذه البلدان . واخذت هذه المسودات بعين الاعتبار عند اقتراح التطوير المطلوب . اما في الاقطار العربية الآسيوية ، فقد اعتمدت هذه الدراسة كثيراً على المعلومات الواردة في دراسة الاكوا عن هذه الاقطار(١٢) .

د ـ **التنسيق بين تطوير وصلات السكك الحديدية والطرق** : في الكثير من الحالات تقع مسارات السكك الحديدية والطرق جنباً الى جنب . وهذا الوضع يستوجب التنسيق زمنياً بين تطوير وصلة اخرى وذلك لأنه من النادر ان تنشأ الحاجة الى تطوير الوسيلتين في آن واحد .

٢ ـ انواع التطوير المقترح

اقترحت هذه الدراسة نوعين من التطوير للشبكة هما: (أ) التحسين ؛ (ب) الانشاء والسفلتة . ويقصد بالتحسين هنا توسيع السطح المسفلت لوصلة ما او تقويته . فالتوسيع يشمل سفلتة اقسام على جانبي السطح الحالي للوصلة بحيث يزيد عرض السطح المسفلت (من ٥ م الى ٧م مثلاً) ، او باضافة مسرب او مسربين كاملين او اكثر ، بحيث تصبح الوصلة من اربعة مسارب او اكثر . ويتقرر التوسيع ، بمقارنة حجم الطلب الحالي والمتوقع على الوصلة بسعتها الحالية . وقد يشمل التحسين توسيع وتقوية الوصلة . والوصلات المؤهلة للتحسين هي تلك الوصلات المتوسطة والرديئة ، وبعض الوصلات الجديدة التي يتوقع ان يزيد حجم المرور عليها في المستقبل عن طاقتها الاستيعابية الحالية . كما أن هناك بعض الوصلات المسفلتة حالياً ، الا ان مقاطع من مسارها تكون بحاجة الى تقويم ، الامر الذي يقتضي تحسينها . واخيراً ، يتوقع أن يزداد حجم الطلب في المستقبل على بعض الوصلات الجيدة بشكل لن تقدر هذه الوصلات على تحمله ، ما لم تحول الى طرق سريعة ، مما يقتضي تحسينها ايضاً . اما الانشاء والسفلتة فيقصد بها الوصلات غير الموجودة حالياً .

٣ ـ خلاصة التطوير المقترح

بتطبيق المعايير المفصلة في « اسس تحديد حاجات التطوير » ، على الوضع الراهن لـ ش. ط. ع. م. يتبين التطوير اللازم للشبكة ونوعه ونسبته الى حصة كل بلد من الشبكة والى طولها الكلي (الملحق رقم ٤) . ويستخلص من هذا التطبيق ان حوالى ٣٩٠٠٠ كلم (٤٨ بالمائة) جيد وغير معروف الوضع وحوالى ٤٢٠٠٠ كلم (٥٢ بالمائة) بحاجة الى تطوير ، منها حوالى

(١٢) UN ,Economic and Social Council and ECWA,«Development of an Integrated Transport System for Western Asia,»

١٦٠٠٠ كلم بحاجة الى تحسين و ٢٦٠٠٠ كلم بحاجة الى انشاء وسفلتة . ويلخص الجدول رقم (٣) توزيع هذه الاطوال على الشبكتين الآسيوية والافريقية .

٤ ـ كلفة التطوير المقترح

أ ـ اسس تحديد الكلفة : اعتمدت الدراسة على عدة مصادر لتقدير كلفة تطوير الطرق بكل قطر عربي حسب التطوير اللازم وطبيعة الارض التي تمر فيها الوصلة (سهل ، نجد ، جبل) . ففي الاقطار العربية الآسيوية ، اعتمدت التكاليف الواردة في دراسة الاكوا لعام ١٩٧٨[١٣] ، بعدما حدّدت هذه الاسعار لغاية عام ١٩٨١ باعتماد معدل سنوي للتضخم مقداره ١٥ بالمائة واستثني من اقطار الاكوا لبنان وسوريا والاردن التي امكن الحصول على تكاليف التطوير في كل منها مباشرة باسعار ١٩٨١ . اما في الاقطار العربية الافريقية ، فإن الدراسة استفادت من خبرة الصندوق المستمدة من مشاريع الطرق التي موّلها في كل من الصومال والسودان وموريتانيا ، ومن المعلومات المتوافرة لديه عن جيبوتي . واعتمدت الدراسة على التقديرات الواردة في دراسة للنقل لكل من مصر[١٤] والجزائر[١٥] . غير ان الاسعار الواردة في هاتين الدراستين هي لعامي ١٩٧٥ و١٩٧٦على التوالي ، وقد حدّدت هذه الاسعار بمضاعفتها مرة ونصف لغاية عام ١٩٨٠ وإضافة ١٥ بالمائة لتحديدها لعام ١٩٨١ . اما في ليبيا وتونس والمغرب فأمكن الحصول على الاسعار مباشرة من هذه الاقطار .

ب ـ خلاصة الكلفة : يبين الجدول رقم (٤) الكلفة التقديرية ، باسعار ١٩٨١، للتطوير المقترح للشبكة ، موزعة على العقدين الحالي والقادم . كما يبيّن الجدول رقم (٦) هذه الكلفة بالعملات المحلية والاجنبية . وبمراجعة هذا الجدول يظهر أن حصة المكون المحلي من كلفة كافة المشاريع تقدر بحوالى سبعة مليارات دولار والباقي وقدره حوالى خمسة عشر مليار دولار يجب تأمينه بالعملة الاجنبية . وتبرز اهمية هذا التقسيم للكلفة في الاقطار التي تتلقى مساعدات من الصندوق ، وبالاخص الاقطار العربية الستة الاقل نمواً ، والتي لا يمكن لمعظمها تأمين اكثر من ٥ بالمائة الى ١٠ بالمائة من كلفة مشاريعه من موارده الذاتية ، الامر الذي يتطلب مساعدة هذه الاقطار بأكثر من ٩٠ بالمائة من تمويل تطوير ش . ط . ع . م . .

رابعاً : اولويات التطوير المقترح

١ ـ اسس تحديد الاولويات

لتحديد اولويات التطوير المقترح اعتمدت هذه الدراسة على المعايير الاربعة المذكورة في القسم السابق إضافة الى المعايير الثلاثة التالية :

---

(١٣) Ibid., vol.3, «Transport Supply and Infrastructure,» p. 75.

(١٤) لويس برجر وشركاؤه، «دراسة النقل في مصر ،» ١٩٧٧ .

(١٥) ويلبر سميث وشركاؤه ، «دراسة النقل في الجزائر ،» ١٩٧٧ .

جدول رقم (٣)

احتياجات التطوير في مجموعات الاقطار

القارة	المجموعة	تحسين		إنشاء		المجموع		
		الطول (كلم)	نسبته إلى (٦) (٪)	الطول (كلم)	نسبته إلى (٦) (٪)	الطول (كلم) (٢)+(٤)	حصة المجموعة من الشبكة	نسبة (٦) إلى (٧) (٪)
	(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)	(٦)	(٧)	(٨)
آسيا	المشرق العربي	٢٢٥٠	٥٢	٢١٢٥	٤٨	٤٣٧٥	٨٥٢٥	٥٠
	الخليج والجزيرة العربية	٥٣٠٧	٥٩	٣٦٧٥	٤١	٨٩٨٢	١٩٦٧٥	٤٥
	المجموع	٧٥٥٧	٥٧	٥٧٧٥	٤٣	١٣٣٥٧	٢٨٢٠٠	٤٧
افريقية	القرن الافريقي	٣٥٠	٢٠	١٣٦٠	٨٠	١٧١٠	٤٢٥٠	٤٠
	وادي النيل	١٥٥٠	١٢	١١٠٧٥	٨٨	١٢٦٢٥	١٧٢٥٠	٧٣
	المغرب العربي	٦٩٧٥	٤٧	٧٧٢٥	٥٣	١٤٧٠٠	٣١٤٥٠	٤٦
	المجموع	٨٨٧٥	٣٠	٢٠١٥٠	٧٠	٢٩٠٣٥	٥٢٩٠٠	٥٥
	المجموع الكلي	١٦٤٢٢	٣٨	٢٥٩٢٥	٦٢	٤٢٣٩٢	٨١١٥٠	٥٢

المصدر : احتسب على اساس المعلومات المجمعة من الاقطار والدراسات .

جدول رقم (٤)

خلاصة الـكلفة التقديرية لتطوير شبكة الطرق العربية المشتركة (مليون دولار)

القارة	المجموعة	العقد الحالي (كلم)				العقد القادم (كلم)				المجموع الكلي (كلم)	
		تحسين	إنشاء	المجموع	الحصة(أ)	تحسين	إنشاء	المجموع	الحصة(أ)	تحسين + إنشاء	الحصة(أ)
آسيا	المشرق العربي	٧٢٥	٢٠٠٠	٢٧٢٥	٢٠٠٠	١٤٥	٣٠٠	٤٤٥	١٨٠	٣١٧٠	٢٤٤٥
	الخليج والجزيرة العربية	٣٠٠٠	٣٤٥٠	٦٤٥٠	٢٢٠٠	٣٣٠	٤٢٥	٧٥٥	٧٥٥	٧٢٠٥	٢٩٥٥
	المجمـوع	٣٧٢٥	٥٤٥٠	٩١٧٥	٤٢٠٠	٤٧٥	٧٢٥	١٢٠٠	٩٣٥	١٠٣٧٥	٥٤٠٠
افريقية	القرن الافريقي	٦٥	٤٢٠	٤٨٥	٤٨٥	—	٢٧٥	٢٧٥	٢٧٥	٧٦٠	٧٦٠
	وادي النيل	٤٥٠	٢١٩٥	٢٦٤٥	٤٦٤٥	٢٥٠	١٣٠٠	١٥٥٥	١٥٥٥	٤٢٠٠	٤٢٠٠
	المغرب العربي	٣١١٠	٢٠٢٥	٥١٣٥	٤٣٢٥	٧٣٥	٩٦٥	١٧٠٠٠	١٧٠٠	٦٨٣٥	٦٠٢٥
	المجمـوع	٣٦٢٥	٤٦٤٠	٨٢٦٥	٧٤٥٥	٩٨٥	٢٥٤٠	٣٥٣٠	٣٥٣٠	١١٧٩٥	١٠٩٨٥
	المجمـوع الكلـي	٧٣٥٠	١٠٠٩٠	١٧٤٤٠	١١٦٥٠	١٤٦٠	٣٢٦٥	٤٧٣٠	٤٤٦٥	٢٢١٧٠	١٦٣٨٥

(أ) الحصة تعني نصيب الاقطار التي تتلقى مساعدات من الصندوق في كلفة تطوير شبكة الطرق المشتركة .

ملاحظة عامة : جميع الارقام تقريبية .

أ ـ **تكامل الشبكة واكتمالها** : إن تكامل الشبكة وبالتالي اكتمالها على الصورة المقترحة لها في هذه الدراسة ، هو الهدف الذي يجب تحقيقه . ويقصد بالتكامل الامور التالية :

ـ إمكانية استعمال وصلة ما ، فور الانتهاء من تطويرها دون انتظار اكتمال وصلات متممة لها .

ـ الاتفاق بين الاقطار على تطوير امتداد وصلة ما ، على جانبي الحدود في وقت واحد .

ـ التنسيق بين تطوير منشآت البنية الاساسية وتطوير المؤسسات والقوانين اللازمة لاستغلال هذه المنشآت داخل كل بلد .

ـ التنسيق بين تطوير وصلات السكك الحديدية والطرق التي تقع في الممر نفسه .

ب ـ **الوقت اللازم لاعداد الوصلة للتنفيذ** : تمر عملية تنفيذ وصلة ما ، بعدة مراحل حسب وضعها الحالي . فإلى جانب دراسات الجدوى ، والدراسات التفصيلية وحساب كلفة التنفيذ، يجب تأمين التمويل اللازم بقسميه الاجنبي والمحلي ، وطرح العطاءات في مناقصات وتلزيم العقود والانشاء الفعلي . ويقدر أن هذه العملية بجميع مراحلها قد تستغرق سنوات عديدة حسب طول الوصلة ووضعها الحالي ؛ لذلك اخذت هذه العوامل بالاعتبار في تحديد اولويات التطوير المقترح .

ج ـ **الموارد المالية والبشرية للدولة** : يتطلب تنفيذ التطوير المقترح مبالغ كبيرة سيأتي الحديث عنها بالتفصيل لاحقاً . كما يتطلب ايضاً كوادر فنية وادارية كفيّة لتخطيطه والاشراف على دراسته ومن ثم تنفيذه . ويعاني الكثير من الاقطار العربية ، وبالاخص الاقطار الاقل نمواً ، شحاً كبيراً في موارده المالية والبشرية ، الأمر الذي يشكّل عائقاً أساسياً في عملية التطوير الاقتصادي عامة ، ليس في تطوير حصصه فقط من ش. ط. ع. م. ، وكان لهذا المعيار الوزن الاكبر في عملية تحديد اولويات التطوير المقترح في البلدان التي تتلقى مساعدات من الصندوق العربي[١٦] . وقد استرشدت الدراسة بحجم الاستثمارات المستهدفة لقطاع النقل في الاقطار العربية خلال عقد السبعينات واستخدمتها كمؤشر على حجم الاموال التي يمكن لهذه الاقطار ان تؤمنها خلال العقدين الحالي والمقبل لتطوير ش. ط. ع. م. فيها .

٢ ـ اولويات التطوير المقترح

بتطبيق المعايير السبعة المذكورة آنفاً على التطوير المقترح للشبكة تتبين الاولويات التالية : ان حوالى ٥٧ بالمائة من حاجات التطوير يجب تنفيذها خلال العقد الحالي و ٢٧ بالمائة خلال العقد المقبل و ١٦ بالمائة بعد عام ٢٠٠٠ . ويتطلب العمل المطلوب خلال العقدين الحالي والمقبل تحسين وإنشاء حوالى ٣٦٠٠٠ كلم من الوصلات بينما يتطلب العمل المطلوب بعد عام ٢٠٠٠ إنشاء

(١٦) وهي خمسة عشر قطراً : لبنان ، الجمهورية العربية السورية، الاردن ، البحرين ، عمان ، تونس ، الجزائر ، المغرب ، اليمن ، اليمن الديمقراطية ، الصومال ، السودان ، جيبوتي ، موريتانيا (الاقطار الستة الاخيرة تسمى بالاقطار الاقل نمواً) ، ومصر (قبل تجميد عضويتها في الصندوق) .

حوالى ٧٠٠٠ كلم من الوصلات اللازمة . ويلخص الجدول رقم (٥) هذه الاولويات لكل مجموعة بلدان خلال العقدين الحالي والمقبل وبعد عام ٢٠٠٠ وحسب نوع التطوير المطلوب . وكذلك يبيّن هذا الجدول اولويات التطوير في الدول التي تتلقى مساعدات من الصندوق العربي في كل مجموعة .

٣ ـ المشاريع الناتجة عن التطوير المقترح

وتم بعد ذلك إعداد تفاصيل المشاريع الناتجة عن التطوير المقترح لكل وصلة ودرجة قابلية المشروع للتنفيذ والعمل المطلوب إتمامه لاكمال التنفيذ ووضع الوصلة في الاستعمال والكلفة التقديرية لذلك . فتم اولاً تحديد المشاريع الناتجة عن التطوير المقترح لانشاء وسفلتة بعض الوصلات وتحسين البعض الآخر خلال هذا العقد وكلفتها . كما تم بعد ذلك تحديد تفاصيل هذا العمل للعقد المقبل . وتحديد تفصيل الوصلات التي تحتاج الى انشاء بعد عام ٢٠٠٠ دون تبيان كلفتها .

٤ ـ امكانية تنفيذ التطوير المقترح

اقترحت هذه الدراسة تنفيذ حوالى ٥٧ بالمائة من التطوير اللازم للشبكة خلال العقد الحالي وحوالى ٢٧ بالمائة خلال العقد المقبل والباقي بعد عام ٢٠٠٠ . وتبلغ كلفة التطوير المقترح خلال العقد الحالي حوالى اربعة امثالها في العقد المقبل ،وهي تعادل حوالى ١,٧٥ مليار دولار سنوياً باسعار ١٩٨١ . ويزيد هذا المبلغ كثيراً عن معدل الانفاق السنوي المحقق في الاقطار العربية لتنمية كامل قطاع النقل في عقد السبعينات .

ويتضح من هذه التقديرات ان الاقطار العربية غير النفطية ، البالغة حصتها من هذه التكاليف حوالى ٧٥ بالمائة (منها حوالى ٦٤ بالمائة خلال العقد الحالي) ستواجه صعوبات مالية (الى جانب صعوبات اخرى سيأتي الحديث عنها في القسم التالي) في تنفيذ التطوير المقترح . وينطبق هذا القول بالدرجة الاولى على الاقطار العربية الستة الاقل نمواً ، اذ يقع فيها حوالى ٤٠ بالمائة من الاقسام التي تحتاج الى الانشاء والسفلتة خلال العقد الحالي . ويقع حوالى ٥٥ بالمائة من هذه الاقسام في السودان وحده ،وتقدر كلفة انشائها بحوالى ١,١ مليار دولار اي بنسبة ١١٠ مليون دولار سنوياً باسعار ١٩٨١ . لذلك سوف تحتاج هذه الاقطار الى الكثير من المساعدات المالية والفنية لتنفيذ البرنامج المقترح لتطوير الشبكة فيها خلال هذا العقد . وإذا لم تتوافر هذه المساعدات ، فعلى هذه الاقطار ان تؤجل تنفيذ بعض الوصلات الى العقد المقبل .

اما بقية الاقطار العربية (لبنان ، سورية ، الاردن والضفة الغربية ، البحرين ، عمان ، مصر ، تونس ، الجزائر ، المغرب) فإنها ستواجه درجات متفاوتة من الصعوبة في تنفيذ التطوير المقترح . وعلى الرغم من انه من الصعب جداً التكهن ، في نطاق هذه الدراسة ، بحجم المبالغ المتوقع توافرها بدقة لكل من هذه الاقطار لتمويل تنفيذ الوصلات المقترحة ، إلا انه يتوقع ان تتمكن كل من تونس ولبنان وسورية والاردن والضفة الغربية من تمويل البرنامج المقترح لها بسبب

جدول رقم (٥)

ملخص اولويات تطوير شبكة الطرق العربية المشتركة

القارة	المجموعة	العقد الحالي				العقد القادم				بعد عام ٢٠٠٠		المجموع	
		تحسن (كلم)	إنشاء (كلم)	المجموع (كلم)	الحصة(ا) (كلم)	تحسين (كلم)	إنشاء (كلم)	المجموع (كلم)	الحصة(ا) (كلم)	انشاء (كلم)	الحصة(ا) (كلم)	المجموع الكلي (كلم)	الحصة(ا) (كلم)
(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)	(٦)	(٧)	(٨)	(٩)	(١٠)	(١١)	(١٢)	(١٣)	(١٤)
آسيا	المشرق العربي	١٩٧٥	١٤٧٥	٣٤٥٠	١٣٢٥	٢٧٥	٦٥٠	٩٢٥	٤٧٥	—	—	٤٣٧٥	١٨٠٠
	الخليج والجزيرة العربي	٤٦٠٠	٣٢٢٥	٧٨٢٥	٢٢٣٥	٦٨٢	٤٧٥	١١٥٧	١١٥٧	—	—	٨٩٨٢	٢٣٩٢
	المجمـــوع	٦٥٧٥	٤٧٠٠	١٢٧٥	٣٥٦٠	٩٥٢	١١٢٥	٢٠٧٧	١٦٣٢	—	—	١٣٣٥٧	٥١٩٢
افريقية	القرن الافريقي	٣٥٠	٧٠٠	١٠٥	١٠٣٠	—	٣٧٥	٣٧٥	٣٧٥	٢٧٥	٢٧٥	١٧٠٠	١٧٠٠
	وادي النيل	٨٧٥	٣٩٦٠	٤٨٣٥	٤٨٣٥	٦٧٥	٢٦٥٠	٣٣٢٥	٣٣٢٥	٤٤٦٥	٤٤٦٥	١٢٦٢٥	١٢٦٢٥
	المغرب العربي	٤٢٠٥	٣٥٣٥	٧٥٦٠	٦٠٣٠	٣٨٢٥	١٩٢٥	٥٧٥٠	٥٧٥٠	٢٢٦٥	٢٢٦٥	١٥٥٧٥	١٤٠٥٠
	المجمـــوع	٥٢٥٠	٨١٩٥	١٣٤٥٠	١١٨٩٢	٤٥٠٠	٤٩٥٠	٩٤٥٠	٩٤٥٠	٧٠٧٥	٧٠٧٥	٢٩٩٠	٢٨٣٧٥
المجمـــوع الكلـــي		١١٨٢٥	١٢٤٠٠	٢٤٧٢٠	١٠٤٥٥	٥٤٥٢	٦٠٧٥	١١٥٢٧	١١٠٨٢	٧٠٧٥	٧٠٧٥	٤٣٢٥٧ (ب)	٣٣٥٦٧

(ا) الحصة : نصيب الاقطار التي تتلقى مساعدات من الصندوق .

(ب) إن مجموع الأطوال التي تحتاج إلى تطوير (العمود رقم (١٣)) يزيد حوالى ٨٧٥ كلم عن الأطوال التي ذكر انها بحاجة إلى تطوير في العمود رقم (٧) من الجدول رقم (٣) . ويعود السبب في هذا الفرق الى حوالى ٨٧٥ كلم من الوصلات في المغرب بحاجة إلى تطوير في كل من العقدين الحالي والمقبل . لذلك حسبت هذه الأطوال مرة في الجدول رقم (٣) ومرتين في الجدول رقم (٤) .

المصدر . احسب على اساس المعلومات المجمعة من الاقطار والدراسات .

جدول رقم (٦)

الكلفة التقديرية محسوبة بالعملة الصعبة والمحلية
(مليون دولار)

القـارة	المجموعـة	العقـد الحالـي				العقـد القـادم				المجمـوع الكلـي			
		الكلفة الكلية		الحصة(أ)		الكلفة الكلية		الحصة(أ)		الكلفة الكلية		الحصة(أ)	
		محلي	اجنبي	محلي	اجنبي	محلي	اجنبي	محلي	اجنبي	محلي	اجنبي	محلي	اجنبي
(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)	(٦)	(٧)	(٨)	(٩)	(١٠)	(١١)	(١٢)	(١٣)	(١٤)
آسيا	المشرق العربي	١٠٠٨	١٧١٧	٨٠٠	١٢٠٠	١٦٥	٢٨٠	٧٢	١٠٨	١١٧٣	١٩٩٧	٩٧٨	١٤٦٧
	الخليج والجزيرة العربية	١٤١٩	٥٠٣١	٤٨٤	١٧١٦	١٦٦	٥٨٩	١٦٦	٥٨٩	١٥٨٥	٥٦٢٠	٦٥٠	٢٣٠٥
	المجمـوع	٢٤٢٧	٦٧٤٨	١٢٨٤	٢٩١٦	٢٣١	٨٦٩	٢٣٨	٦٩٧	٢٧٥٨	٧٦١٧	١٦٢٨	٣٧٧٢
افريقيـة	القرن الافريقي	٩٧	٣٨٨	٩٧	٣٨٨	٥٥	٢٢٠	٥٥	٢٢٠	١٥٢	٦٠٨	١٥٢	٦٠٨
	وادي النيل	١٠٥٨	١٥٨٧	١٠٥٨	١٥٨٧	٦٢٢	٩٣٣	٦٢٢	٩٣٣	١٦٨٠	٢٥٢٠	١٦٨٠	٢٥٢٠
	المغرب العربـي	١٧٩٧	٣٣٣٨	١٤٢٧	٢٨٩٨	٥٩٥	١١٠٥	٥٦١	١١٣٩	٢٣٩٢	٤٤٤٣	١٩٨٨	٤٠٣٧
	المجمـوع	٢٩٥٢	٥٣١٣	٢٥٨٢	٤٨٧٣	١٢٧٢	٢٢٥٨	١٢٣٨	٢٢٩٢	٤٢٢٤	٧٥٧١	٣٨٢٠	٧١٦٥
المجمـوع الكلـي		٥٣٧٩	١٢٠٦١	٣٨٦٦	٧٧٨٩	١٦٠٣	٣١٢٧	١٤٧٦	٢٩٨٩	٦٩٨٢	١٥١٨٨	٥٤٤٨	١٠٩٣٧

(أ) الحصة تعني نصيب الاقطار العربية التي تتلقى مساعدات من الصندوق .

المصدر : انظر الجدول رقم (٥) .

صغر كلفته . واما الجسر بين البحرين والسعودية فقد تكفلت السعودية بنفقاته . ويتوقع أن تمول كل من عمان ومصر والجزائر والمغرب جزءاً لا يستهان به من كلفة التطوير المقترح للعقد الحالي من مصادرها الذاتية ؛ وان تستعين هذه الاقطار بمؤسسات التمويل العربية والاجنبية لاكمال الجزء الباقي ، والا فعليها ان تؤجل تنفيذ بعض الوصلات الى العقد المقبل .

خامساً : عوائق تطوير شبكة الطرق العربية المشتركة واقتراحات لازالتها

واجهت تنمية قطاع النقل عوائق كبيرة في عقد السبعينات عاناها القطاع داخل كل قطر وعلى مستوى الربط المشترك . واهم هذه العوائق : ضعف القدرة التخطيطية والتنسيقية ، وقصور الامكانات ، وارتفاع تكلفة المشاريع ، وعدم كفاءة الادارة والتنظيم ، وقلة الاهتمام بالصيانة . وتفصل الفقرات التالية هذه العوائق وتقترح حلولاً لازالتها .

١ ـ مشاكل التخطيط والتنسيق

لوحظ في كثير من الاقطار غياب التنسيق والتكامل بين المراكز المختلفة المسؤولة عن مراحل التخطيط والدراسة وتنفيذ مشروعات النقل في القطر رغم وجود الاجهزة المركزية للتخطيط التي تهتم بأمر التنسيق بين المرافق العامة وقطاعات التنمية بصورة شمولية . ويرجع ذلك في معظم الحالات الى تعدد الاجهزة المختصة بقطاع النقل التي تعمل بصورة شبه مستقلة ، وينحصر جهدها في اعداد قائمة من المشروعات ، في مجال اختصاصها دون تنسيق مسبق مع الاجهزة الموازية في اختيار المشروعات وتحديد الاسبقيات وفقاً للامكانات التي يتيحها نصيب القطاع من الخدمة . ومن ناحية اخرى ، فإن عدم اكتمال البيانات والاحصاءات ، وتعذر الاحتفاظ بها بصورة منظمة ومنتظمة ، والتقصير ، وعدم الالمام الكافي بطرق اعداد المشروعات قد ادّت الى صعوبة اتباع اساليب التخطيط السليمة ، وكانت من العوامل التي ادت الى تأخير برمجة وتنفيذ الكثير من المشاريع ولا سيما في مرحلة الدراسات .

إن التنسيق بين مرافق النقل المختلفة يجب أن يبدأ في المراحل المبكرة لتخطيط ودراسة المشروعات ، فيتم تبادل المعلومات والبيانات بواسطة جهة واحدة تهتم بالقطاع وتعمل على تكامل عمله بصورة فعّالة . وهو امر ليس باليسير .

٢ ـ قصور الامكانات ومشاكل التمويل

تعتبر مشكلة الموارد في الاقطار العربية النامية من اهم العقبات التي واجهت قطاع النقل على الرغم من مخصصاته الكبيرة في خطط التنمية المتتالية . فكبر حجم مشروعات النقل ، وارتفاع تكاليفها ، اضطرا بعض الاقطار العربية الى الاعتماد الى حد كبير على توافر القروض والمعونات

الخارجية العربية والاجنبية . ولقد قصرت تلك المعونات والقروض عن طموحات الاقطار المعنية في انجاز شبكات النقل الداخلية والخارجية المطلوبة وفي كثير من الحالات لم تكن المشكلة مقتصرة على تعذر الحصول على العملات الاجنبية ، وإنما تعدتها الى عدم استطاعة الحكومات توفير العملات المحلية لمقابلة المكون المحلي من الكلفة . ومن الصعب إيجاد الحلول السريعة لهذه المشكلة الرئيسية ، إلا أنه من الضروري أخذها في الاعتبار كاحدى العوائق التي يجب استمرار الجهود لتذليلها ، وذلك بزيادة المساهمات العربية ، وتشجيع الجهات التمويلية غير العربية بزيادة مساهماتها ، وتقديم تسهيلات خاصة ، كالمساهمة في تمويل المكون المحلي الذي كثيراً ما يقف حجر عثرة في سبيل إكمال المشاريع .

٣ ـ ارتفاع كلفة المشاريع

إن ارتفاع تكاليف المشاريع خلال السبعينات كان ظاهرة عامة تأثرت بها قطاعات التنمية المختلفة، ولكنها كانت اكثر تأثيراً في مشاريع النقل ، وبخاصة الكبيرة منها كالطرق والسكك الحديدية والموانىء . وقد ارتفعت تكاليف المشاريع خلال العقد الماضي بنسب كبيرة تراوحت بين ٢٠ بالمائة و ١٠٠ بالمائة من الكلفة الاصلية ، ومرد ذلك الى الارتفاع العالمي الهائل في الاسعار من جهة ، والى ازدحام الموانىء العربية ونقص المواد الاولية ، من جهة ثانية . ومما زاد في كلفة المشاريع التلكؤ في إجراءات اعدادها ، وإجراءات التعاقد على تنفيذها وتقصير الجهات التنفيذية والشركات المتعاقد معها على التنفيذ .

وفي بعض الحالات كان استخدام المقاولين الاجانب احد الاسباب الرئيسية في ارتفاع تكاليف هذه المشاريع وفي الزيادة المستمرة في الكلفة في اثناء تنفيذها . ومن جهة اخرى ، فإن الاعتماد على الشركات المحلية ، لم يحقق حتى الآن المستوى المطلوب من التنفيذ ، وأدّى في كثير من الحالات الى تعثره دون تحقيق وفر ملموس في التكاليف . وقد يكون من المناسب كخطوة اولى نحو تحقيق الاستفادة من الخبرات الوطنية تشجيع دخول المقاولين المحليين مع المقاولين الاجانب ذوي الامكانات والخبرات الواسعة ؛ بهدف تمكين الشركات المحلية من الاستفادة من الخبرات الاجنبية ورفع مستوى الاداء من ناحية ، والعمل على خفض تكاليف المشروع من ناحية اخرى . كذلك فإن قيام شركات عربية مشتركة لتنفيذ المشاريع ، يتوقع أن يساعد ايضاً في الحد من ارتفاع الكلفة ، والحد من مدى انتقال الاموال من المنطقة العربية .

٤ ـ مشاكل الادارة والتنظيم

تأثر قطاع النقل في كثير من البلاد العربية بوجه عام بضعف الهياكل التنظيمية و الادارية وافتقارها الى الكفايات المقتدرة والى الانظمة الادارية المناسبة . ومن هنا فقد كان تشغيل المرافق المختلفة في القطاع وادارتها دون المستوى المطلوب مما ادى الى انخفاض مستوى الخدمات ، كما يتجلى في مجال تشغيل مرافق الموانىء والسكك الحديدية . وفي كثير من الحالات كان حجم المشاريع الجديدة فوق الطاقة الاستيعابية للاجهزة المسؤولة عنها . وبالرغم من الاستعانة ببيوت الخبرة

خريطة رقم ٢

التطوير المقترح
لشبكة الطرق العربية المشتركة

البحر الأبيض المتوسط

ايران

تركيا

سوريا

لبنان

فلسطين

الأردن

العراق

الكويت

الإمارات العربية المتحدة

السعودية

عمان

اليمن الجنوبي

جيبوتي

الصومال

اثيوبيا

كينيا

اوغندا

زائير

افريقيا الوسطى

السودان

تشاد

مصر

ليبيا

الجزائر

النيجر

مالي

موريتانيا

المغرب

السنغال

المحيط الهندي

مصطلحات

——	جيد
——	قيد الإنشاء أو التحسين
——	تحسين خلال العقد الحالي
......	تحسين خلال العقد القادم
——	انشاء خلال العقد الحالي
......	انشاء خلال العقد القادم
——	انشاء بعد سنة ٢٠٠٠م
......	غير معروف



الاستشارية العربية والاجنبية ، فإنه لم يكن بالمستطاع ـ احياناً ـ توفير الاعداد الكافية من المؤهلين لمتابعة اعمال التنفيذ . ويعود هذا الفراغ في الهياكل الوظيفية في معظمه ، الى هجرة العمالة القادرة الى خارج الوطن العربي ، ومن المناطق الفقيرة الى الغنية . ومن نتائجه السلبية عدم تناسب القدرات المتوافرة مع نوع وحجم ما تضطلع به الاجهزة المختلفة وما يترتب عليه من عدم اتخاذ القرارات المناسبة في حينها ، ومن آثار سلبية على تنفيذ الاعمال .

لقد قدمت الجهات التمويلية المختلفة ، ومنها الصندوق العربي ، العديد من المساعدات الفنية في شكل خبراء ودورات تدريبية لدعم وتقوية الاجهزة الفنية المختصة بتنفيذ وادارة المشاريع لتمكينها من القيام باعبائها على المدى العاجل ولتدريب الكوادر الوطنية التي يمكن أن تضطلع بتلك الاعباء على المدى الطويل . وقد ظلت مشكلة عدم وجود الكوادر الفنية للتدريب قائمة في بعض الحالات ، إذ لم يتوافر العدد الادنى المطلوب للاستفادة من الفرص المتاحة . وسيظل التركيز على التدريب امراً مهماً يجب أن يحظى بالمزيد من العناية والاهتمام على المدى الطويل . ولا بد من تنسيق وتضافر الجهود العربية المشتركة في هذا المجال لرفع مستوى الكفايات العربية ، وزيادة الاعتماد على الامكانات الوطنية ، والحد من هجرة العمالة الماهرة الى الخارج ، والتخفيف من وقع العوامل التي تدفعها للهجرة الى خارج الوطن العربي . وكذلك سوف يحتاج تطوير وتحسين الانظمة الادارية للاجهزة الحكومية الى المزيد من الاهتمام والدعم .

٥ ـ مشاكل الصيانة

على الرغم من ادراك الاجهزة المختصة لاهمية الصيانة ، وبخاصة مع التطور الذي شمل مختلف مرافق القطاع ، الا انها لم تلق القدر الكافي من الدعم في معظم الاقطار العربية لاسباب متعددة ، اهمها : عدم توافر الامكانات ، وقلة الاعتمادات ، وضعف الاجهزة الفنية المختصة ، وعدم وجود خطط وبرامج محددة للاهتداء بها . وتعاني جميع وسائل النقل في الاقطار العربية انخفاض مستوى الاداء المرتبط الى حد كبير باعمال الصيانة . ولعل آثار الاهمال تبدو باجلى صورها في ضعف صيانة شبكات الطرق البرية التي كانت دوماً دون المستوى المطلوب ، وازداد وضعها سوءاً مع زيادة حجم المرور فوق الطاقة الاستيعابية للكثير منها وارتفاع الحمولات فوق الاحمال التصميمية لها . وقد أولت المؤسسات التمويلية ـ ومن بينها الصندوق العربي ـ اهتماماً خاصاً بالصيانة ، وضمّنت اتفاقات قروضها في كثير من الحالات مخصصات لدعم المؤسسات القائمة على الصيانة بتوفير المعدات ، والخبرات الفنية والتدريب ، او إجراء الدراسات لوضع خطط وبرامج الصيانة والانظمة الواجب اتباعها في الحالات المختلفة . وسوف تستمر الحاجة الى تطوير الصيانة والاهتمام بها مع استمرار نمو هذا القطاع . ولا بد من استمرار المساعي المشار اليها وتعزيزها .

توصيات

اقترح هذا البحث صورة لشبكة الطرق العربية المشتركة التي يمكن أن تحقق الربط البري بالطرق بين الاقطار العربية ، وبينها وبين العالم الخارجي ، خلال العشرين او الثلاثين سنة المقبلة ،

كما بيّن العمل المطلوب واولوياته وتكلفته التقديرية ، مركزاً على استكمال البنية الاساسية لـ ش. ط. ع. م. ، ومنطلقاً مما هو قائم حالياً وهادفا الى اكماله . الا أن تحقيق هذا الهدف ، على اهميته ، ليس كافياً وحده ليمكن الشبكة من القيام بالدور المطلوب منها في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي . فهناك امور اخرى كثيرة مكملة للبنية الاساسية ، يجب تحقيقها لكي تتمكن هذه الشبكة من لعب هذا الدور ، واهمها :

١ - اعتماد الاقطار العربية لمبدأ توحيد المواصفات الفنية للطرق العربية المشتركة بعد الاتفاق على صيغة موحدة لهذه المواصفات ، اذ تختلف اسس تصميم الطرق من بلدعربي لآخر. ولسنا نريد هنا التقليل من صعوبة توحيد اسس التصميم ، ولا من الكلفة والوقت اللازمين لتحقيقه . فالاقطار العربية انفقت المليارات من الدولارات على انشاء شبكاتها القطرية معتمدة على أسس خاصة تناسبها . وليس من المعقول ، ان يطلب الى هذه الاقطار إعادة انشاء الاقسام العربية المشتركة ، في هذه الشبكات لكي يتحقق مبدأ توحيد المواصفات الفنية لـ ش. ط. ع. م. ولكن من الممكن أن تضع الاقطار العربية هدفاً قومياً ، يقضي بأن تكون كافة مواصلات ش. ط. ع. م. وربما شبكاتها القطرية ايضاً - موحدة بحلول العام ٢٠١٠ . واقترح عام ٢٠١٠ كهدف نظراً لأنه يقدر ان تحتاج الاقطار العربية الى ثلاثين سنة لتحقيق التطوير المقترح للشبكة .

٢ - التنسيق بين الاقطار العربية في استحداث وإنشاء وتكامل وسائل النقل المختلفة بغرض الاستعمال الامثل لكل وسيلة وزيادة فاعليتها في الدور الذي تقوم به في النقل ضمن كل بلد وبين البلدان .

٣ - دراسة كلفة النقل بالطرق داخل كل بلد وبالاخص على الوصلات المشتركة ومن ثم اخذ هذه الكلفة بالاعتبار عند وضع مخطط البلد لتنمية شبكة الطرق فيه وبالاخص الوصلات العربية المشتركة .

٤ - تخفيف اجراءات الحدود والجمارك لتشجيع التنقل بين هذه الاقطار .

٥ - توحيد وسائل وقوانين ضبط المرور وزيادة فعالية تنفيذها .

٦ - خلق مراكز مشتركة لتدريب العمالة الماهرة واللازمة لتشغيل وصيانة مرافق النقل ، بالاخص الطرق .

٧ - خلق مؤسسة عربية مشتركة تنفيذية لاخذ المبادرة والبدء بالعمل على تحقيق المقترحات من (١) الى (٦) اعلاه والاشراف على تنفيذ هذا العمل ومتابعته .

٨ - ايجاد المؤسسات الاكاديمية والتطبيقية العربية المشتركة للقيام بالدراسات اللازمة لكل وسيلة من وسائل النقل وللقطاع ككل على المستويين القطري والقومي بغرض التنسيق بين وسائل النقل المختلفة داخل القطاع وبين الاقطار في تنمية القطاع في كل منها . وكذلك تدريس « مادة النقل » في الجامعات العربية كعلم قائم بذاته ضمن كليات الهندسة و العلوم التطبيقية ، بدلاً من تدريس هذه المادة كاحد متطلبات التخرج في الهندسة المدنية فقط ، كما هو الحال في كثير من الجامعات العربية .

الملحق رقم (١)

مقارنة شبكة الطرق العربية المشتركة مع شبكات الطرق القطرية في الوطن العربي

اسم المجموعة	اسم البلد	المساحة (ألف كلم٢) (١)	السكان (مليون نسمة) (١)	الشبكة القطرية (٢): مسفلت ■ (ألف كلم)	غير مسفلت (ألف كلم)	المجموع (ألف كلم)	نسبة المسفلت للمجموع ٪	كثافة الطول الكلي للمساحة (كلم/١٠٠٠ كلم٢)	كثافة الطرق المسفلة للسكان (كلم/١٠٠٠ نسمة)	حصة القطر من شبكة الطرق العربية المشتركة (٣): مسفلت + (ألف كلم)	غير مسفلت (ألف كلم)	المجموع (ألف كلم)	نسبة المجموع للمساحة (كلم/١٠٠٠ كلم٢)	٪ المجموع لشبكة القطر
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
المشرق العربي	لبنان	١٠	٣٫٢	٢	٤٫٢	٦٫٢	٣٠	٦٧٠	٢٫٢٠	٠٫٢٤٠	٠٫٠٣٥	٠٫٢٧٥	٢٧٫٠٠	٤٫٢٠
	سورية	١٨٥	٨٫٦	١٢	٤	١٦٫٠	٧٥	٨٦	٢٫٢	٢٫٥٠٠	٠٫٢٦٠	٢٫٨٠٠	١٥٫٠٠	١٨٫٠٠
	الاردن ، الضفة الغربية	٩٨	٣٫٢	٤٫٨	٢٫٠	٦٫٨	٧١	٦٩	٢٫١	١٫٦٠٠	—	١٫٦٠٠	١٦٫٠٠	٢٣٫٥
	العراق (١)	٤٣٥	١٣٫٠	٩	٣	١٢	٧٥	٢٨	١٫٦	٣٫١٥٠	٠٫٧١٥	٣٫٨٥٠	٩٫٠٠	٣٢٫٠٠
المجموع الجزئي (١)		٧٢٨	٢٨٫٠	٢٧٫٨	١٣٫٧	٤١٫٥	٦٧	٥٧	١٫٦	٧٫٥٤٠	١٫٠١٠	٨٫٥٢٥	١٢٫٠٠	٢٠٫٥
الخليج والجزيرة العربية	الكويت	١٨	١٫٤	—	—	—	—	—	—	٠٫٣٩٠	٠٫٠٦٠	٠٫٤٥٠	٢٥٫٠٠	—
	السعودية	٢١٥٠	٨٫٨	٤٢	١١	٥٣	٧٩	٢٥	٥	١٠٫٨٧٥	١٫٣٠٠	١١٫٨٧٥	٥٫٥	٢١٫٥٠
	قطر	١١	٠٫٢	٠٫٩٠٠	—	٠٫٩٠٠	١٠٠	٨٢	٥	٠٫٢٠٠	—	٠٫٢٠٠	١٨٫٠٠	٢٢٫٢
	البحرين	٠٫٦٠	٠٫٥	—	—	—	—	—	—	٠٫٠٢٥	٠٫٠٢٥	٠٫٠٥٠	٢٦٫٠٠	—
	الامارات	٨٤	١٫١	—	—	—	—	—	—	١٫١٥٠	—	١٫١٥٠	١٢٫٧	—
	عمان	٢١٢	٠٫٩٠	١٫٥	١٠٫٥	١٢٫٠	١٢٫٥	٤٠	٢	٠٫٨٢٥	١٫٠٠٠	١٫٨٢٥	٦٫٠٠	١٥٫٠٠
	اليمن الجنوبي	٣٣٣	١٫٩	١٫٢	٥٫٨	٦٫٨	١٥٫٠	٢٤	٣٫٨	١٫١٢٥	١٫٠٠٠	٢٫١٢٥	٧٫٤	٣١٫٢٥
	اليمن الشمالي (٤)	—	٥٫٨	—	—	٦٫٥	١٢٫٠	٣٣	١٫٢	١٫٨٥٠	٠٫١٥٠	٢٫٠٠٠	١٠٫٢٥	٣١٫٠٠
المجموع الجزئي (٢)		٣٠٠٣	٢٠٫٦٠	٤٥٫٦	٢٧٫٣	٧٢٫٩	٦٣٫٠	٤٠	٣٫٨	١٦٫١٤٠	٣٫٥٢٥	١٩٫٦٧٥	٦٫٥٠	٢٧٫٠٠
القرن الافريقي	جيبوتي	٢٢	٠٫٤٠	٠٫٢٥٠	٠٫٨٥٠	١٫٠٠٠	١٥	٤٥	٣٫٣٣	٠٫٢٥٠	٠٫٤٧٥	٠٫٧٢٥	٣٣٫٠٠	٣٢٫٥
	الصومال	٦٣٨	٣٫٩٠	٢٫٣٠٠	٨٫٧	١١	٢١	١٧	٣٫٠	٢٫٦٥٠	٠٫٨٧٥	٣٫٥٢٥	٥٫٥	٣٢٫٠٠
المجموع الجزئي (٣)		٦٦٠	٤٫٣	٢٫٥٥٠	٩٫٥٥٠	١٢٫٠	٢٠	١٨	٣٫٠	٢٫٩٠٠	١٫٣٥٠	٤٫٢٥٠	٦٫٥٠	٣٥٫٥٠
وادي النيل	مصر	١١٠١	٤١٫٧	١٥	٧٥	٩٠	١٧	٨٢	٢٫٠	٤٫٥٠٠	١٫٠٥٠	٥٫٦٠٠	٥٫١٠	٦٫٢
	السودان	٢٥٠٦	١٨٫٣	٤٫٠	١١	١٥	٢٧	٦	٠٫٨٦	٢٫٢٥٠	٩٫٤٠٠	١١٫٦٥٠	٤٫٦٥	٧٧٫٥٠
المجموع الجزئي (٤)		٣٦٠٧	٦٠٫٠	١٩٫٠	٨٦	١٠٥	١٨	٢٩	١٫٨	٦٫٨٠٠	١٠٫٤٥٠	١٧٫٢٥٠	٤٫٨٠	١٦٫٥٠
المغرب العربي	ليبيا	١٧٦٠	٢٫٩٠	١٢	٨	٢٠	٦٠	١٢	٧٫٤٠	٥٫٥٠٠	١٫٥٠٠	٧٫٠٠٠	٤٫٠٠	٣٥٫٠٠
	تونس	١٦٤	٦٫٢	٨	١٢	٢٠	٤٠	١٢٢	٣٫٣٣	٢٫٣٢٥	—	٢٫٢٢٥	١٤٫٢٠	١١٫٦٠
	الجزائر	٢٣٨٢	١٨٫٧	٢٧	٥٥	٨٢	٣٣	٣٥	٤٫٤٣	٩٫٩٢٥	٠٫٥٠٠	١٠٫٤٢٥	٤٫٤٠	١٢٫٧٠
	المغرب ■■	٧٢٥		٢٥	٢٨	٧٣	٣٤٫٠	١٠٠	٣٫٦٥	٥٫١٥٠	٠٫٩٥٠	٦٫١٠٠	٨٫٥	٨٫٤٠
	موريتانيا	١٠٣١	١٫٦	٢	٩	١١٫٠	١٨٫٢	١١	٧٫٣٢	١٫٩٠٠	٣٫٧٠٠	٥٫٦٠٠	٥٫٥٠	٥١٫٠٠
المجموع الجزئي (٥)		٦٠٦٢	٤٩٫٤٠	٧٤	١١٢	٢٠٦٫٠	٣٦٫٠	٣٤	٤٫٢٣	٢٤٫٨٠٠	٦٫٦٥٠	٣١٫٤٥٠	٥٫٢٠	١٥٫٢٥
مجموع الدول العربية الاسيوية		٣٧٣٢	٤٨٫٦٠	٧٣٫٤	٤١٫٠	١١٤٫٤	٦٤٫٢٠	٣٠	٢٫٥	٢٣٫٧١٥	٤٫٤٨٥	٢٨٫٢٠٠	٧٫٥٠	٢٥٫٠٠
مجموع الدول العربية الافريقية		١٠٢٣٩	١١٣٫٧٠	٩٥٫٥٠٠	٢٠٧٫٥٠٠	٣٢٢٫٠	٣٠٫٠	٣١	٢٫٩	٣٤٫٥٠٠	١٨٫٤٥٠	٥٢٫٩٥٠	٥٫١٠	١٦٫٤٠
المجموع الكلي		١٤٠٦	١٦٢٫٣٠	١٦٨٫٩٥٠	٢٤٨٫٥٠٠	٤٣٧٫٤	٢٩	٣١	٢٫٢٨	٥٨٫٢١٥	٢٢٫٩٢٥	٨١٫١٥٠	٥٫٧٥	١٨٫٥٠

■ بما فيها الوصلات قيد الانشاء حالياً . + بما فيها الوصلات قيد الانشاء حاليا والوصلات غير معروفة الوضع الحالي . ■■ بما فيها الصحراء الغربية

ملاحظة عامة جميع الارقام تقريبية .

المصادر احتسبت من (أ) بالنسبة للمساحة والسكان . World Bank, *World Development Report, 1980* (Washington D.C.: World Bank, 1980). (ب) بالنسبة للطرق القطرية على اساس خطط الأقطار العربية لعقد السبعينات وكتب الاحصاء السنوية للاقطار العربية . (ج) بالنسبة لشبكة الطرق العربية المشتركة انظر الخريطة رقم (١)

الملحق رقم (٢)

الوضع الحالي لشبكات الطرق العربية المشتركة حسب صنف الطرق

القارة	المجموعة	البلد	الطرق الرئيسية (كم) أ	الطرق الرئيسية ١	الطرق الرئيسية المجموع	الطرق الثانوية (كم) ٢	الطرق الثانوية ٣	الطرق الثانوية المجموع	غير موجود (كم)	غير معروف	المجموع الكلي
الدول العربية الآسيوية	المشرق العربي	لبنان	٣٥	٩٠	١٢٥	٨٣	٣٣	١١٦	٣٤		٢٧٥
		سورية	٢٧٠	١٥٨٢	١٨٥٢	٥٣٠	١٦٠	٦٩٠	٢٦٠		٢٨٠٠
		الاردن ، الضفة الغربية	٧٥	٨٥٠	٩٢٥	٣٧٥	١٠٠	٤٧٥	–	٢٠٠	١٦٠٠
		العراق	٧٥٠	٢٠٥٠	٢٨٠٠	٢٣٥	–	٢٣٥	٧١٥		٣٨٥٠
		المجموع الجزئي (١)	١١٣٠	٤٥٧٢	٥٧٠٠	١٣٢٣	٢٩٣	١٦١٦	١٠٠٩	٢٠٠	٨٥٢٥
	الخليج والجزيرة العربية	الكويت	١٣٠	٢٦٠	٣٩٠	–	–	–	٦٠		٤٥٠
		السعودية	١٥٠٠	٩٠٧٥	١٠٥٧٥	–	–	–	١٣٠٠		١١٨٧٥
		قطر	٦٠	١٤٠	٢٠٠	–	–	–	–		٢٠٠
		البحرين	٢٥	–	٢٥	–	–	–	٢٥		٥٠
		الامارات	٤٦٠	٦٩٠	١١٥٠	–	–	–	–		١١٥٠
		عمان	١٥٠	٦٧٥	٨٢٥	–	–	–	١٠٠٠		١٨٢٥
		اليمن الجنوبي	–	١١٢٥	١١٢٥	–	–	–	١٠٠٠		٢١٢٥
		اليمن الشمالي	–	١٦١٠	١٦١٠	١٢٥	١١٥	٢٤٠	١٥٠		٢٠٠٠
		المجموع الجزئي (٢)	٢٣٢٥	١٣٥٧٥	١٥٩٠٠	١٢٥	١١٥	٢٥٣٥	١٩٦٧٥		١٩٦٧٥
الدول العربية الأفريقية	القرن الافريقي ووادي النيل	جيبوتي	–	٢٥٧	٢٥٧	–	–	–	٤٦٨		٧٢٥
		الصومال	–	٢٥٤٣	٢٥٤٣	–	١٩٥	١٩٥	٧٨٧		٣٥٢٥
		المجموع الجزئي (٣)	–	٢٨٠٠	٢٨٠٠	–	١٩٥	١٩٥	١٢٥٥		٤٢٥٠
		مصر	٢٦٥	١٢٨٠	١٥٤٥	١٤٢٥	١٥١٥	١٩٤٠	١٠٤٠	١٠٧٥	٥٦٠٠
		السودان	–	٢٢٥٠	٢٢٥٠	–	–	–	٩٤٠٠		١١٦٥٠
		المجموع الجزئي (٤)	٢٦٥	٣٥٣٠	٣٧٩٥	١٤٢٥	٥١٥	١٩٤٠	١٠٤٤٠	١٠٧٥	١٧٢٥٠
	المغرب العربي	ليبيا	٣٥٠	٤٩٣٥	٥٢٨٥	–	١٩٠	١٩٠	١٥٢٥		٧٠٠٠
		تونس	٣٠	٤٤٥	٤٧٥	٢٢٥	١٠٥٠	١٢٧٥	–	٥٧٥	٢٣٢٥
		الجزائر	–	٢٤٢٥	٢٤٢٥	٣٠٠	٣٥٥٠	٣٨٥٠	٥٠٠	٣٦٥٠	١٠٤٢٥
		المغرب	–	١٤٤٠	١٤٤٠	٤٥٠	٣٢٦	٣٧١٠	٩٥٠		٦١٠٠
		موريتانيا	–	–	–	١٩٠٠	–	١٩٠٠	٣٧٠٠		٥٦٠٠
		المجموع الجزئي (٥)	٣٨٠	٩٢٤٥	٩٦٢٥	٢٨٧٥	٨٠٥٠	١٠٩٢٥	٦٦٧٥	٤٢٢٥	٣١٤٥٠
مجموع الدول العربية الاسيوية			٣٤٥٥	١٨١٤٧	٢١٦٠٢	١٤٤٨	٤٠٨	١٨٥٦	٤٤٨٥	٢٠٠	٢٨٢٠٠
مجموع الدول العربية الافريقية			٦٤٥	١٥٥٧٥	١٦٢٢٠	٤٣٠٠	٨٧٦٠	١٣٠٦٠	١٨٤٥٠٠	٥٣٠٠	٥٢٩٥٠
المجموع الكلي			٤١٠٠	٣٣٧٢٢	٣٧٨٢٢	٥٧٤٨	٩١٦٨	١٤٩١٦	٢٢٩٣٥	٥٥٠٠	٨١١٥٠

ملاحظة عامة جميع الارقام تقريبية

المصدر انظر الخريطة رقم (١)

الملحق رقم (٣)

الوضع الحالي لشبكة الطرق العربية المشتركة حسب المواصفات الفنية

المجموعة	حالة القسم / البلد	غير معروف: الطول (كم)	غير معروف: ٪ للعمود ١٣	جيد: الطول (كم)	جيد: ٪ للعمود ١٣	وسط: الطول (كم)	وسط: ٪ للعمود ١٣	رديء: الطول (كم)	رديء: ٪ للعمود ١٣	غير موجود: الطول (كم)	غير موجود: ٪ للعمود ١٣	المجموع: الطول (كم)	المجموع: ٪ للمجموعة	المجموع: ٪ للقارة	المجموع: ٪ لطول ش.ط.ع.م	ملاحظات
المشرق العربي	لبنان	–	–	٢٥	٩	–	–	–		٢٥٠	٩١	٢٧٥	٣	١ر٠	–	
	سوريه	–	–	١٨٠٠	٦٤	٣٠٠	١١	٤٥٠	١٦	٢٥٠	٩	٢٨٠٠	٣٣	٩ر٨	٣ر٥	
	الاردن ، الضفة الغربية	٢٠٠	١٢ر٥	٢٠٠	١٢ر٥	٦٢٥	٣٩	٥٧٥	٣٦	–	–	١٦٠٠	١٩	٥ر٧	٢ر٠	
	العراق	–	–	٢٠٠٠	٥٢ر٠	٨٧٥	٢٣	٢٧٥	٧	٧٠٠	١٨	٣٨٥٠	٤٥	١٣ر٧	٤ر٧	
المجموع الجزئي (١)		٢٠٠	٣ر٠	٤٠٢٥	٤٧	١٨٠٠	٢١	١٣٠٠	١٥	١٢٠٠	١٤	٨٥٢٥	١٠٠	٣٠ر٢	١٠ر٢	
الخليج والجزيرة العربية	الكويت	–	–	٣١٠	٦٩	٨٠	١٨	–	–	٦٠	١٣	٤٥٠	٢ر٣	١ر٦	–	
	السعودية	–	–	٩٨٥٠	٨٣	٧٢٥	٦	–	–	١٣٠٠	١١	١١٨٧٥	٦٠ر٤	٤٢ر٠٠	١٥	
	الامارات	–	–	١١٥٠	١٠٠	–	–	–	–	–	–	١١٥٠	٥ر٨٠	٤ر٠٠	١ر٥	
	قطر	–	–	٢٠٠	١٠٠	–	–	–	–	–	–	٢٠٠	١	–	–	
	البحرين	–	–	٢٥	٥٠	–	–	–	–	٢٥	٥٠	٩٠	–	–	–	
	عمان	–	–	٨٢٥	٤٥	–	–	–	–	١٠٠٠	٥٥	١٨٢٥	٩ر٣	٦ر٥	٢ر٢	
	اليمن الجنوبي	–	–	١١٢٥	٥٣	–	–	–	–	١٠٠٠	٤٧	٢١٢٥	١١ر٠	٧ر٥	٢ر٥	
	اليمن الشمالي	–	–	٩٧٥	٤٩	٦٥٠	٣٢	٢٢٥	١١	١٥٠	٨	٤٠٠٠	١٠ر٢	٧ر٠	٢ر٥	
المجموع الجزئي (٢)		–	–	١٤٤٦٠	٧٣ر٥	١٤٥٥	٧ر٥	٢٢٥	١ر٠	٣٥٢٥	١٨	١٩٦٧٥	١٠٠ر٠	٦٩ر٨	٢٤ر٢	
القرن الافريقي	جيبوتي	–	–	١٥٠	٢١	١٠٠	١٤	–	–	٤٧٥	٦٥	٧٢٥	١٧	١ر٤	–	
	الصومال	–	–	٢٤٠٠	٦٨	٢٥٠	٧	–	–	٨٧٥	٢٥	٣٥٢٥	٨٣	٦ر٧	٤ر٣	
المجموع الجزئي (٣)		–	–	٢٥٥٠	٦٠	٣٥٠	٨	–	–	١٣٥٠	٣٢	٤٢٥٠	١٠٠	٨ر١	٥ر٢	
وادي النيل	مصر	١٠٧٥	١٩	٢٢٠٠	٣٩	٥٧٥	١٠	٧٠٠	١٣	١٠٥٠	١٩	٥٦٠٠	٣٢ر٥	١٠ر٥	٧ر٠	
	السودان	–	–	٢٠٢٥	١٧	٢٢٥	٢	–	–	٩٤٠٠	٨١	١١٦٥٠	٦٧ر٥	٢٢ر٠	١٤ر٤	
المجموع الجزئي (٤)		١٠٧٥	٦	٤٢٢٥	٢٥	٨٠٠	٥	٧٠٠	٤	١٠٤٥٠	٦٠	١٧٢٥٠	١٠٠	٣٢ر٥	٢١ر٤	
المغرب العربي	ليبيا	–	–	٥٥٠٠	٧٩	–	–	–	–	١٥٠٠	٢١	٧٠٠٠	٢٢ر٣	١٣ر٢	٨ر٥	
	تونس	٥٧٥	٢٥	٨٠٠	٣٤	٤٢٥	١٨	٥٢٥	٢٣	–	–	٢٣٢٥	٧ر٤	٤ر٤	٣ر٠	
	الجزائر	٣٦٥٠	٣٥	٣٦٥٠	٣٥	٢٦٢٥	٢٥	–	–	٥٠٠	٥	١٠٤٢٥	٣٣ر٢	٢٠ر٠	١٣ر٠	
	المغرب	–	–	٥١٥٠	٨٤	–	–	–	–	٩٥٠	٢٦	٦١٠٠	١٩ر٤	١١ر٥	٧ر٥	
	موريتانيا	–	–	١٩٠٠	٣٤	–	–	–	–	٣٧٠٠	٦٦	٥٦٠٠	١٧ر٧	١٠ر٦	٧ر٠	
المجموع الجزئي (٥)		٤٢٢٥	١٣	١٧٠٠٠	٥٤	٣٠٥٠	١٠	٥٢٥	٢	٦٦٥٠	٢١	٣١٤٥٠	١٠٠	٥٩ر٤	٣٩	
مجموع الدول العربية الاسيوية		٢٠٠	١	١٨٤٨٥	٦٥	٣٢٥٥	١٢	١٥٢٥	٥	٤٧٣٥	١٧	٢٨٢٠٠	١٠٠	١٠٠	٣٤ر٤	
مجموع الدول العربية الافريقية		٥٣٠٠	١٠	٢٣٧٧٥	٤٥	٤٢٠٠	٨	١٢٢٥	٢	١٨٤٥٠	٣٥	٥٢٩٥٠	١٠٠	١٠٠	٦٥ر٦	
المجموع الكلي		٥٥٠٠	٧	٤٢٢٦٠	٥٢	٧٤٥٥	٩	٢٧٥٠	٤	٢٣١٨٥	٢٨	٨١١٥٠	١٠٠	–	١٠٠	

ـ اقل من ١٪ . ■ بما فيه الاقسام قيد الانشاء والتحسين حالياً .

ملاحظة عامة : جميع الارقام تقريبية

المصدر : احتسب على اساس المعلومات المجمعة من الاقطار والدراسات .

الملحق رقم (٤)

التطوير المقترح لشبكة الطرق العربية المشتركة حسب التوزيع الجغرافي للبلدان العربية

القارة	المجموعة	البلد / العمل المطلوب	لا شيء: غير مفروز الطول (كم)	غير مفروز للعمود ١١	جيد الطول (كم)	جيد للعمود ١١	تطوير: تحسين الطول (كم)	تحسين للعمود ١١	إنشاء الطول (كم)	إنشاء للعمود ١١	المجموع: الطول (كم)	٪ للمجموعة	٪ للقارة	٪ للطول ش ط م م	ملاحظات
الدول العربية الاسيوية	المشرق العربي	لبنان	–	–	٢٥	٩	–	–	٢٥٠	٩١	٢٧٥	٣	١	■	
		سورية	–	–	١٣٢٥	٥٠	٨٠٠	٢٨	٦٧٥	٢٢	٢٨٠٠	٣٣	٩ر٨	٣ر٥	
		الاردن، الضفة الغربية	٢٠٠	١٣	٥٥٠	٣٤	٦٧٥	٤٢	١٧٥	١١	١٦٠٠	١٩	٥ر٧	٢ر٠	
		العراق	–	–	٢٠٧٥	٥٤	٧٧٥	٢٠	١٠٠٠	٢٦	٢٨٥٠	٤٥	١٣ر٧	٤ر٧٥	
	المجموع الجزئي (١)		٢٠٠	٢ر٥	٤٠٠٠	٤٧ر٥	٢٢٥٠	١٦ر٤	٢١٠٠	٢٣ر٦	٨٥٢٥	١٠٠	٣٠ر٢	١٠ر٢	
	الخليج والجزيرة العربية	الكويت	–	–	١٧٥	٣٩	١٣١	٢٨	١٥٠	٣٣	٤٥٧	٣ر٢٠	١ر٦٠	■	
		السعودية	–	–	٧٤٧٥	٦٣	٣١٢٥	٢٦	١٣٠٠	١١	١١٨٧٥	٦٠ر١٠	٤٢ر٠٠	١٤ر٥	
		الامارات	–	–	٣٧٥	٣٣	٧٧٥	٦٧	–	–	١١٥٠	٥ر٨٠	٤ر٠٠	١ر٥	
		قطر	–	–	١٠٠	٥١	٥٠	٢٥	٥٠	٢٥	١٠٠	١ر٠٠	■	■	
		البحرين	–	–	٢٥	٥٠	–	–	٢٥	٥٠	٥٠	■	■	■	
		عمان	–	–	٥٥٠	٣٠	٢٧٥	١٥	١٠٠٠	٥٥	١٨٢٥	٩ر٣	٦ر٥٠	٢ر٢٠	
		اليمن الجنوبي	–	–	١١٢٥	٥٣	–	–	١٠٠٠	٤٧	٢١٢٥	١١ر٠٠	٧ر٥٠	٢ر٦٠	
		اليمن الشمالي	–	–	٩٠٠	٤٥	٩٥٠	٤٧	١٥٠	٨	٢٠٠٠	١٠ر٢	٧ر٠٠	٢ر٥٠	
	المجموع الجزئي (٢)		–	–	١٠٧٢٥	٥٤	٥٣٠٧	٢٧	٣٦٧٥	١٩	١٩٦٧٥	١٠٠	٦٩ر٨	٢٤ر٢	
الدول العربية الافريقية	القرن الافريقي	الصومال	–	–	٢٤٠٠	٦٨	٢٥٠	٨	٨٧٥	٢٤	٢٥٢٥	٨٣	٦ر٢٠	٤ر٢٥	
		جيبوتي	–	–	١٥٠	٢٠	١٠٠	١٤	٤٧٥	٦٦	٧٢٥	١٧	١ر٤٠	■	
	المجموع الجزئي (٣)		–	–	٢٥٥٠	٦٠	٣٥٠	٨	١٣٥٠	٣٢	٤٢٥٠	١٠٠	٨ر١٠	٥ر٢٠	
	وادي النيل	مصر	١٠٧٥	١٩	١٧٢٥	٣١	١١٢٥	١٨	١٦٧٥	٣٢	٥٦٠٠	٣٢ر٥	١٠ر٥٠	٧ر٠٠	
		السودان	–	–	١٨٢٥	١٦	٤٢٥	٤	٩٤٠٠	٨٠	١١٦٥٠	٦٧ر٥	٢٢ر٠٠	١٤ر٣٠	
	المجموع الجزئي (٤)		١٠٧٥	٦	٣٥٥٠	٢١	١٥٥٠	٨	١١٠٧٥	٦٥	١٧٢٥٠	١٠٠	٣٢ر٥٠	٢١ر٤٠	
	المغرب العربي	ليبيا	–	–	٥٥٠٠	٧٨	–	–	١٥٢٥	٢٢	٧٠٢٥	٢٢ر٣٠	١٣ر٢٠	٨ر٥٠	
		تونس	٥٧٥	٢٥	١٢٥	٥	١٢٠٠	٥٢	٤٠٠	١٨	٢٢٢٥	٧ر٤٠	٤ر٤٠	٣ر٠٠	
		الجزائر	٣٦٥٠	٣٥	٣٠٠٠	٢٩	٢١٠٠	٣٠	٦٧٥	٦	١٠٤٢٥	٣٣ر٢٠	٢٠ر٠٠	١٣ر٠٠	
		المغرب	–	–	٢٢٠٠	٣٧	٢٦٧٥	٤٣	١٢٢٥	٢٠	٦١٠٠	١٩ر٤٠	١١ر٥٠	٧ر٥٠	
		موريتانيا	–	–	١٧٠٠	٣٠	–	–	٣٩٠٠	٧٠	٥٦٠٠	١٧ر٧٠	١٠ر٦	٧ر٠٠	
	المجموع الجزئي (٥)		٤٢٢٥	١٣	١٢٥٢٥	٤٠	٦٩٧٥	٢٢	٧٧٢٥	٢٥	٣١٤٥٠	١٠٠	٥٩ر٤٠	٣٩ر٠٠	
	مجموع الدول العربية الاسيوية		٢٠٠	■	١٤٧٢٥	٥٣	٧٥٥٧	٢٦	٥٧٧٥	٢١	٢٨٢٢٥	١٠٠	١٠٠	٣٤ر٤٠	
	مجموع الدول العربية الافريقية		٥٣٠٠	١٠	١٨٦٢٥	٣٥	٨٨٧٥	١٧	٢٠١٥٠	٣٨	٥٢٩٧٥	١٠٠	١٠٠	٦٥ر٦٠	
	المجموع الكلي		٥٥٠٠	٧	٣٣٣٥٠	٤١	١٦٤٣٢	٢٠	٢٥٩٢٥	٣٢	٨١١٥٠	١٠٠	–	١٠٠ر٠٠	

■ اقل من ١٪ .

المصدر : احتسب على أساس المعلومات المجمعة من الاقطار والدراسات .

الفصـــل الســـابع

الطرق البرية في المشــرق العــربي

محمد سالم فياض

مقدمــــة

شهد المشرق العربي الخطوات الأولى التي خطتها الانسانية في تنظيم الحياة الاقتصادية والاجتماعية لتجمعاتها البشرية . ومن مجموع احدى وعشرين حضارة نشأت في الماضي ـ وعددها المؤرخ توينبي ـ نشأت اثنتا عشرة حضارة او انحدرت من حضارات ولدت في هـذا الجزء من الوطن العربي ولا سيما في القسم الشمالي منه . وقد كان المشرق العربي موطناً لأقدم المستوطنات البشرية منذ نيف وخمسة آلاف عام . وكان ملتقى لطرق برية كثيرة تطورت مع تقدم التجمعات الانسانية الحضرية والتي كانت تستخدم اسهل السبل والمسالك في تنقلاتها . وكان لتطوير الزراعة والري وبخاصة في شمالي هذا المشرق العربي ، دور في زيادة الإنتاج ، ومن ثم في توسيع العلاقات التجارية وتبادل السلع داخل المنطقة وخارجها . وأدى ذلك ، الى تطوير التجارة وتنظيم شبكة نقل ومواصلات ، جعلت من المشرق العربي طريقاً رئيسياً في التجارة العالمية منذ أقدم العصور حتى يومنا هذا .

قامت التجارة الخارجية في هذا الجزء من الوطن العربي على أساس توزيع الفائض من الانتاج وبخاصة من الحبوب والتمور والمواشي ، او تبادله وحيثما كانت الحاجة اليه . وشملت التجارة تبادلاً ملحوظاً من الواردات والصادرات بين المشرق العربي ، ومختلف المستوطنات البشرية التي نشأت حوله . وكان لتجارة العبور (الترانزيت) ، دور بارز في تاريخ هذه المنطقة ، وفي اطار التجارة العالمية قديماً وحديثاً . وكان طبيعياً أن يؤدي ذلك الى تطوير في الطرق البرية وفي قوافل التجارة ومستلزماتها في هذه المنطقة .

عرفت الطرق البرية في التاريخ القديم بنوعية المواد والسلع ، التي كانت تحملها القوافل التجارية عبر المنطقة ، وسميت بها . ومن هذه السلع على وجه التحديد ما يلي :

١ـ البخور والمر والعاج والتوابل ، وكانت هذه المواد تستعمل في المعابد او للزينة . وترد من آسيا وافريقيا بحراً لتنتقل من موانىء جنوب الجزيرة العربية فتوزعها القوافل في المنطقة وتحملها شمالاً وغرباً الى مصر ، والى غيرها من بلدان البحر الأبيض المتوسط .

٢ ـ الحرير ، وكان معظمه يرد من الصين والشرق الأقصى ، وينقل براً عبر آسيا الوسطى فالمشرق العربي ، ومن ثم الى اوروبا وشمال افريقيا .

٣ ـ الذهب والحجارة الكريمة ، وكان مصدر معظمها جنوب الجزيرة العربية .

٤ ـ مواد البناء ، كالرخام والخشب . وكانت مصر مصدر الغرانيت كما كانت فينيقيا مصدر خشب الأرز . وكان لهذه المواد دور واضح في تشييد المباني والاماكن العامة كالمعابد والقصور .

٥ ـ أصداف المّريق مواد الصباغة وخاصة للملابس الارجوانية ، ومصدرها السواحل الفينيقية .

٦ ـ المعادن ، وخصوصاً الحديد والنحاس والقصدير والفضة . وهي مواد استراتيجية كانت تستورد من اوروبا لصناعة الاسلحة .

٧ ـ ورق البردي للكتابة ، وكانت مصر مصدره الأول .

ولا تتوافر معلومات كافية دقيقة لتقويم كمية التجارة الدولية وحركة النقل لهذه السلع وأثمانها . لكن المؤشرات المتوافرة المتعلقة بمنشأ هذه السلع ومقصدها تدعو الى الاعتقاد أن النقل الدولي عبر المشرق العربي لم يكن متوازناً ، فقد كان حجم النقل نحو الغرب أكبر منه في الاتجاه المعاكس . وما زال انعدام هذا التوازن في النقل عبر هذه المنطقة او منها واليها ، قائماً حتى يومنا هذا وإن اختلفت نوعية السلع من مواد خام رئيسية الى أغذية ومواد مصنعة واستهلاكية . واشتهر بعض هذه الطرق البرية في المشرق العربي بصورة كافية ، وذكرتها السجلات التاريخية لقدماء الرحالة والتجار . وكان أشهر هذه الطرق المتجهة نحو الشمال والغرب طريق التوابل التي كانت تبدأ من موانىء جنوب الجزيرة العربية في حضرموت واليمن لتحملها قوافل الجمال عبر طريقين رئيسيين : إحداهما تسير بموازاة البحر الاحمر الى الموانىء السورية والمصرية على شواطىء البحر الأبيض المتوسط . اما الأخرى فكانت تتجه الى شاطىء الخليج قبالة البحرين ، لتتوزع الى الهند شرقاً ، والى بلاد ما بين النهرين شمالاً ، حتى تلتقي بطريق الحرير . أما الطريق الثانية ، فهي التي تتجه من الشرق الى الغرب والمعروفة بطريق الحرير . وكانت تنطلق من الصين عبر بلدان آسيا الوسطى الى الاناضول ، ومن ثم الى الشواطىء السورية ، والى البحر الأسود واوروبا . وتمثل هاتان الطريقان الشبكة الرئيسية في التجارة البرية العالمية بين قارات العالم القديم الثلاث ، والتي يكوّن المشرق العربي حلقة الاتصال الاستراتيجية فيها .

ويصعب تحديد الطرق البرية القديمة في المشرق العربي بشكل دقيق متكامل . ويستدل عليها من تحديد محطات سيرها كمراكز التجارة الرئيسية وأماكن الراحة او السقي على امتدادها ،او من بعض الممرات الضرورية التي كان لا بد من سلوكها . وكثيراً ما كان تحديد هذه الطرق مقتصراً على الموانىء ، أو المحطات التي تقع على طرفيها ، بداية ونهاية . ونادراً ما نجد بعض الحالات التي

تتوافر فيها من المقومات الاساسية ، ما يعين على التحديد الدقيق لمسار هذه الطرق . ومنها على سبيل المثال المرافق الاساسية للطريق المهمة التي بناها الامبراطور الروماني تراجان في جنوب الأردن ، والمعروفة بالطريق الملكي وكانت تربط ميناء ايله (العقبة) بفيلادلفيا (عمّان) وبصرى (سوريا) باعتبارها مراكز رئيسية في فترة الحكم الروماني للبلاد . وعلى امتداد هذه الطرق نشأت مدن وحضارات قديمة ورد ذكر الكثير منها في التاريخ . ومنها سبأ ومأرب في اليمن السعيد ومكة ويثرب والبتراء وتدمر وبابل ونينوى وغيرها . وكان لهذه الطرق البرية ودورها التجاري أثر واضح في تطوير العلاقات الاقتصادية والاجتماعية وبناء الحضارات في هذا المشرق العربي ، عبر قرون عديدة ، كما كانت سبباً في ربط الصلة بينه وبين أجزاء أخرى من العالم ، قديماً وحديثاً ، فترك ذلك أثراً واضحاً في تاريخ هذا الجزء من الوطن العربي وفي دوره الحضاري .

وعلى الرغم من وجود الطرق البحرية وتطوير التجارة عبر البحر منذ القدم فقد كانت معظم التجارة الدولية تفضل سلوك الطرق البرية وتنظيم القوافل التجارية عليها . ولعل السبب في ذلك هو الشعور بقدر أكبر من الأمن ، وبسهولة اكثر نسبياً مما كانت تتعرض له عملية النقل البحري في ذلك الوقت ، وقد تواصل دور هذه الطرق البرية عبر التاريخ . وما زالت معظم الطرق البرية التي تسلكها السيارات والسكك الحديدية اليوم تكاد تتبع الخطوط الرئيسية للطرق البرية ذاتها التي عرفها المشرق العربي منذ القدم، ورغم التقدم الهائل الذي عرفته تكنولوجيا النقل في التاريخ الحديث . وقد جرى تنظيم النقل في المشرق العربي ، على أساس تجاري ، يتناسب وأوضاع التجارة الدولية في ذلك الوقت . وكان اختراع السومريين والفينيقيين للكتابة والابجدية خطوة مهمة في تنظيم أعمال التجارة وممارسات النقل الدولي ، بما في ذلك استخدام وثائق للنقل وحسابات للتجارة . وقد تضمنت شريعة حمورابي نصوصاً خاصة بسلامة النقل وتأمينه على الطرق البرية مع معاقبة من يخالف ذلك . وكان الانباط قد اتخذوا من البتراء مقراً لدولتهم حيث قاموا بتقديم خدمات النقل وتوفير الامن للمشتغلين به مقابل أجر معين وبما يشبه الى حد كبير نظام التأمين على النقل في العصر الحديث .

أما بالنسبة لانشاء هذه الطرق وخصائصها ، فقد كانت في معظمها طرقاً برية عادية ، لا تعنى الا بتحديد مسارها تجنباً للعوائق الطبيعية التي تعترض سبيلها . وكانت الحيوانات ، وخاصة الجمال ، أهم وسائل النقل البري في التاريخ القديم . كانت أول عربة نقل بري هي تلك التي جرى استخدامها في بلاد ما بين النهرين وكانت تجر باليد أو تجرها الثيران لنقل المحاصيل الزراعية او مواد البناء . وقد جرى تطوير هذه العربة من عملية السحب او الجر الى عملية الدوران واختراع العجلة التي كانت معلماً بارزاً في تطوير تكنولوجيا النقل . وهناك أدلة كثيرة تشير الى أن سكان ما بين النهرين ، كانوا من بين الأوائل الذين استعملوا العجلة في النقل . أما أولى المحاولات في تغيير طبيعة الأرض التي تسلكها الطرق البرية او تحسينها لتسهيل السير عليها فقد عرفت في المشرق العربي خلال الحكم الروماني عندما جرى تعبيد عدد من الطرق الرئيسية ورصفها بالحجارة داخل المدن وخارجها. وقد جرى تعبيد أجزاء كثيرة من هذه الطرق وبخاصة في المنطقة الشمالية الغربية

من المشرق العربي تسهيلاً لحركة الجيوش عليها، وتوفيراً للأمن ومن ثم لاستخدامها في التجارة والسفر .

اولاً : شبكة الطرق الحالية

ان وجود شبكة نقل بري مناسبة مع المرافق والخدمات الملحقة بها كان دوماً ، وسيظل ، عاملاً فعالاً لتحقيق أي تطور اقتصادي واجتماعي وثقافي او حضاري لكل بلد على انفراد ولمجموعة اقطار المشرق العربي بل والوطن العربي في اطار اقليمي . ولا بد لذلك من اجراء التحسينات الضرورية كافة على شبكة الطرق البرية الحالية مع التأكيد على تسهيل التنقل للاشخاص والسلع عليها وعبر مختلف الحدود القائمة بين بلدان المنطقة .

شهد المشرق العربي في العقود الأخيرة تقدماً سريعاً ملحوظاً في تعبيد الطرق القائمة ، وفي شق العديد المستحدث منها . وأصبحت السيارات بعد الحرب العالمية الثانية أكثر وسائل النقل استعمالاً في هذا الجزء من العالم . وخلال العقد الاخير تواصلت الزيادة ، في توسيع شبكة الطرق البرية وتحسينها في المشرق العربي ، بخطى متسارعة حتى بلغت اليوم حداً يقرب كثيراً من الاكتفاء الذاتي ، او الحاجة الضرورية للنقل البري . كما شهد العقد الأخير تقدماً واضحاً في تصميم الطرق البرية ، وصيانتها وفي استخدام الاشارات وغيرها من القواعد المتبعة عالمياً في النقل ،وكذلك في محاولة تذليل العديد من المصاعب المعروفة عند اجتياز نقاط الحدود . ومع هذا ، فإن التطور والتقدم حقيقة أساسية ، مستمرة في طبيعة الحياة الانسانية . ويجدر بنا في بدء هذا الوصف لشبكة الطرق الحالية في المشرق العربي أن نحدد بدقة ما تعنيه بعض المسمّيات من مختلف انواع الطرق البرية .

تعرّف **الطرق الدولية** عادة بأنها تلك الطرق التي تؤلف أجزاء من شبكة الطرق الوطنية في أي بلد ، والتي تستخدم حالياً في حركة النقل الدولي ، أو التي يمكن لها أن تصبح كذلك عندما يتم استكمال بعض النواقص فيها . ولا يتوقف هذا التعريف على نوع الطريق او درجته ومستواه ، أو على خصائصه الفنية . وفي هذه الدراسة تعني الطرق الدولية تلك الطرق الرئيسية التي تربط بين نقاط النهاية في حركة النقل الدولي كالموانىء البحرية أو نقاط العبور الحدودية او مراكز تبديل وسائل النقل ، أو التي تكون جزءاً منها . وهي التي تربط في الغالب بين أكثر من بلد متجاور ، وتسمى عادة **بالطرق الشريانية** . أما النوع الثاني من الطرق الرئيسية فيشمل تلك التي تربط بين المراكز الرئيسية في المنطقة كالمدن الكبرى أو أماكن التجمع السكانية والاقتصادية . وتكون غالباً في داخل البلد الواحد ، كما تربطه أحياناً بالبلدان المجاورة له . وتسمى عادة **بالطرق الرابطة** . ويمكن أن يكون بعضها من النوع الدولي الخارجي وبعضها الآخر من النوع الداخلي فقط . أما النوع الثالث فهو الطرق الفرعية أو الداخلية وهي التي تمثل تشعبات شبكة الطرق الداخلية فتصل بين مختلف النواحي في البلد او تربطها بالطرق الشريانية الدولية او الطرق الرابطة الرئيسية المارة بذلك البلد .

وفي اطار النظرة الاقليمية او القومية للمشرق العربي، وفي ضوء ارتباط شبكة الطرق البرية فيه بما حولها من الطرق العالمية يمكن تحديد هذه الأنواع الثلاثة من الطرق البرية في المنطقة على النحو التالي :

١ ـ الطرق الدولية الشريانية

وهي التي تمتد عادة في اتجاه الجنوب ـ الشمال وتربط المشرق العربي في قسمه الشمالي والغربي بآسيا واوروبا وافريقيا . وهي الطرق الرئيسية الثلاث والمشار اليها بالارقام : م١ (M1) ، م٢ (M2) ، م٣ (M3) .

هناك ثلاث طرق دولية شريانية تربط المشرق العربي او غربي آسيا بقارات العالم القديم الثلاث ، وهي :

أ ـ الطريق الغربية ـ م١

تبدأ هذه الطريق الدولية م١ من « باب الهوا » على الحدود التركية السورية . وتعبر سورية والاردن والسعودية واليمن منتهية بمدينة عدن. ويبلغ طول هذه الطريق الاجمالي داخل المشرق العربي (٤٠٨٤ كلم) . ونظراً لكثافة حركة السير على معظم أجزاء هذه الطريق ، فقد تم انشاء العديد من أقسامها بمواصفات عالية ومن نمط الطرق المزدوجة ذات المسارات الأربعة أو يزيد . ترتبط الطريق الدولية م١ بشبكة الطرق الأوروبية بواسطة الطريق (E5) في تركيا . ومن الحدود التركية تجتاز هذه الطريق سوريا مارة بحلب وسراقب وحماه وحمص ودمشق ودرعا لتجتاز بعدها الحدود الأردنية في الرمثا متجهة الى عمّان . وهناك طريقان رئيسيتان تسلكهما : احداهما غربية تمر بمفرق اربد وجرش وصويلح ، والاخرى شرقية تمر بالمفرق والزرقاء . ومن عمّان تتابع الطريق سيرها جنوباً الى معان وحتى الحدود السعودية في المدوّرة . وتتابع سيرها في السعودية مارة بتبوك والمدينة المنورة وجدة ومنها الى مكة ثم الطائف والى أبها حتى تصل الى الحدود اليمنية في الجنوب . وتجتاز هذه الطريق اليمن مارة بصعدة الى صنعاء وإب فمفرق تعز فنقطة الحدود مع اليمن الديمقراطية عند الرهدة . وتتابع سيرها جنوباً مارة بمدينة لحج وتنتهي بميناء عدن . ولهذه الطريق أهمية خاصة بالاضافة الى مهامها التجارية كطريق دولية . فهي طريق الحج الرئيسية براً . وتشهد ازدحاماً واضحاً خلال موسم الحج الى مكة المكرمة والمدينة المنورة . وكان لهذه الحقيقة دور في انشاء خط الحديد الحجازي الذي أقامته الحكومة التركية في مطلع هذا القرن ليربط بين دمشق والمدينة المنورة ويساعد في تأمين النقل البري خلال موسم الحج . وقد شهدت الاعوام الاخيرة تحسيناً مستمراً في طرق الحج ومسالكه في السعودية وبخاصة طريق جدة ـ مكة والطرق المحيطة بمدينة مكة ومناسك الحج حولها .

ب ـ الطريق الشرقية ـ م٢

تتصل هذه الطريق بشبكة الطرق الأوروبية امتداداً من شمال العراق الى جنوب تركيا عبر

الطريق الدولية (E90) . وتمتد من الحدود العراقية جنوباً لتعبر العراق والكويت والسعودية وقطر والامارات العربية وعمان منتهية بمدينة مسقط . ويبلغ طول هذه الطريق الاجمالي داخل المشرق العربي (٣٦٧٨ كلم) . وما زال كثير من اجزاء هذه الطريق الدولية في حاجة لتحسين في مستواها الفني وسعتها، وإن كانت أجزاء كثيرة منها ذات مستوى رفيع حالياً . وتنطلق هذه الطريق من زاخو الى الموصل وسامراء وبغداد متجهة الى البصرة فالحدود الكويتية عند صفوان . وتتبع من بغداد الى البصرة مسارين : أحدهما غرباً بمحاذاة الفرات الى الناصرية والبصرة، والآخر يسير شرقاً بمحاذاة دجلة ماراً بالكوت والعمارة الى البصرة . وتتابع هذه الطريق سيرها من صفوان الى مدينة الكويت ومنها الى نويسب على الحدود السعودية . ثم تجتاز هذه الطريق السعودية مارة من أبو حدرية الى القطيف والظهران والدمام والهفوف حتى سلوى على حدود قطر . ومن سلوى تمر الطريق بالدوحة فتواصل سيرها الى نقطة الحدود مع الامارات العربية عند السلع . وتمر الطريق عبر دولة الامارات في أبو ظبي ودبي والشارقة والذيد والفجيرة حتى الحدود مع عمان . وتجتاز ساحل الباطنة على خليج عمان مارة بماجس وصحار والسيب ومطرح منتهية بمدينة مسقط . وترتبط هذه الطريق الدولية بشبكة الطرق الآسيوية عند طرفها الشمالي في جنوب تركيا . كما ترتبط كذلك بالطريق الاسيوية (A2) المارة بطهران عن طريق بغداد في اتجاه بعقوبة وخانقين .

ج ـ الطريق الدولية الساحلية ـ م٣

كانت هذه الطريق حتى أواسط هذا القرن الطريق البرية الرئيسيةالتي تمتد بمحاذاة الشاطىء الشرقي للبحر الأبيض المتوسط فتربط اوروبا عبر تركيا بافريقيا عبر مصر سالكة في مسارها امتداد الساحل السوري من الاسكندرونة الى رفح حيث تلتقي بمصر عبر سيناء . ونظراً لأهمية هذه الطريق فقد كانت تسير بمحاذاتها خطوط السكك الحديدية . ومنذ عام ١٩٤٨ ، وأثر الاحتلال الصهيوني للوطن الفلسطيني ، توقف العمل في هذه الطريق وانقطعت الصلة بين المشرق العربي والمغرب العربي براً . وبذلك يقتصر استعمال هذه الطريق الساحلية حالياً على قسمها الشمالي عبر سوريا ولبنان . وتبدأ هذه الطريق سيرها من الحدود التركية الى سوريا ، مارة بكسب واللاذقية وطرطوس حتى تدخل الحدود اللبنانية في العريضة ، ومنها تتابع سيرها الى طرابلس وجبيل وبيروت وصيدا وصور . ويبلغ مجمل طول هذه الطريق (٣٧٩ كلم) . ويتألف جزء كبير من هذه الطريق ، من طريق مزدوجة لها اربعة مسارات. وهناك مشروع لتجنيب هذا الطريق ازدحام المرور في بيروت بانشاء مسار خارجي له يبدأ في طبرجا مروراً بالنقاش والحازمية والحدث وينتهي في خلدة .

٢ ـ الطرق الرئيسية الرابطة

هناك عدد من الطرق الرئيسية الرابطة والتي تسير في معظمها في اتجاه الشرق ـ الغرب. وأهم هذه الطرق :

أ ـ الطريق الرابطة ـ م٦

تبدأ هذه الطريق من حلب في اتجاه الموصل مارة بقره قوزاك وتل تمير والقامشلي واليعربية لتجتاز الحدود العراقية الى الموصل . ويبلغ طولها(٥٩٧ كلم) . وهي الطريق الرابطة لسهل الجزيرة في قسمه الشمالي بكل من مدينتي الموصل وحلب . وما زال قسم كبير من هذه الطريق في مراحل التنفيذ .

ب ـ الطريق الرابطة ـ م٧

وهي التي تبدأ من اللاذقية منتهية ببغداد . وتربط هذه الطريق ميناء اللاذقية بمدينة حلب وتجتاز الشمال السوري بمحاذاة وادي الفرات ، حتى تدخل الحدود العراقية عند الرمادي قبل توجهها الى بغداد .وتمر هذه الطريق في سراقب والرقة ودير الزور وبوكمال وعانة والحديثة . ويبلغ طولها (٩٠٧ كلم) .

ج ـ الطريق الرابطة ـ م٨

وهي الطريق المتوسطة التي تجتاز شمال المشرق العربي أو هلاله الخصيب لتربط بين شاطىء البحر الأبيض المتوسط وشبكة الطرق الاسيوية مارة ببيروت ودمشق وبغداد . ويبلغ مجمل طول هذه الطريق (١٠٨٣ كلم) . وهي تبدأ من بيروت عبر لبنان مروراً بشتورة فنقطة الحدود مع سوريا عند المصنع وتجتاز سوريا مارة بدمشق وأبو الشامات حتى الطنف على الحدود العراقية ، لتتابع منها سيرها الى الرطبة فالرمادي وبغداد حيث تلتقي بالطريق الدولية الشرقية م٢ . ومن ثم تتابع الطريق سيرها الى خانقين على الحدود الايرانية لترتبط بالطريق الآسيوية (A2) عبر طهران . وبالاضافة الى أهمية هذه الطريق تجارياً فإن لها دوراً آخر يتضح في تأدية بعض الشعائر الدينية كما هو الشأن في موسم الحج الى مكة والمدينة والقدس (سابقا) وفي زيارةالاماكن الدينية في العراق(كربلاء والنجف) . ويتواصل توسيع هذه الطريق وتحسينها في مختلف البلدان التي تمر بها لتحقيق الغاية القصوى منها .

د ـ الطريق الرابطة ـ م٩

وتربط بين المدوّرة على الحدود السعودية وبين العقبة على البحر الأحمر . وتتجه الى رأس النقب ومعان والجفر وباير والأزرق ومحطتي (H5) و (H4) حتى الحدود العراقية عند الرطبة . ويبلغ طول هذه الطريق (٧٢٦ كلم) . ولها أهمية خاصة في تجارة الترانزيت المارة بميناء العقبة الاردني والمتجهة الى بغداد .

هـ ـ الطريق الرابطة ـ م١٠

وهي التي تربط بين عمّان (الاردن) وموانىء الخليج العربي . ويبلغ طول هذه الطريق (١٢٠٠ كلم) . وتمر من عمّان الى الزرقاء والأزرق والعمري على الحدود السعودية ثم تتابع

جدول رقم (١)

شبكة الطرق البرية في المشرق العربي ، للسنة ١٩٧١

(بالكيلومتر)

القطر	الطرق المعبدة				الطرق غير المعبدة			المجموع العام للطرق المعبدة وغير المعبدة
	الطرق الدولية او الشريانية	الطرق الرئيسية او الرابطة	الطرق الفرعية او الداخلية	المجموع	الحصوية	الترابية	المجموع	
الأردن	٥٦٣	٦٠١	٣٦٦٨	٤٨٣٢	١١٧٠	٧٨٠	١٩٥٠	٦٧٨٢
الامارات العربية المتحدة	٧٣٢	٢٧٣	٨٩٥	١٩٠	٣٠٠	٤٠٠	٧٠٠	٢٦٠٠
البحرين	—	—	٢١٦	٢١٦	٤٦	٦٠	١٠٦	٣٢٢
الجمهورية العربية السورية	٦٥٤	١٠٠٤	١٢٠٥٥	١٣٧١٣	٤٠٤٠	١٠٣٤	٥٠٧٤	١٨٧٨٧
العراق	١٦٨٤	١١٠٧	٤٧٠٩	٧٥٠٠	٧١٠٠	٩٠٠٠	١٦١٠٠	٢٣٦٠٠
عمان	٣٢٠	٥٤١	٧٣٩	١٦٠٠	٨٦٠	٤٤٢٦	٥٢٨٦	٦٨٨٦
قطر	٨٧	١٠٠	١٠١٣	١٢٠٠	—	٢٥٠٠	٢٥٠٠	٣٧٠٠
الكويت	١٩٠	—	٢١١٠	٢٣٠٠	—	١٩٧٣	١٩٧٣	٤٢٧٣
لبنان	٢١٠	٧٢	٥١٨٨	٥٤٧٠	١٢٠٠	—	١٢٠٠	٦٦٧٠
المملكة العربية السعودية	٢٧٤٣	٤٠٠٢	١٤٨٣٨	٢١٥٨٣	—	٢٤١٨٦	٢٤١٨٦	٤٥٧٦٩
اليمن	٦٦٦	٣٣٦	١٦٨	١١٧٠	٧٩٠	١٣٠٠	٢٠٩٠	٣٢٦٠
اليمن الديمقراطية	١٠٢	٦٢٠	٦٨٨	١٤١٠	٣٠٠	٥٦٦٠	٥٩٦٠	٧٣٧٠
المجموع	٧٩٥١	٨٦٥٦	٤٦٢٨٧	٦٢٨٩٤	١٥٨٠٦	٥١٣١٩	٦٧١٢٥	١٣٠٠١٩

سيرها بمحاذاة خط أنابيب النفط (التابلاين) مروراً بعرعر ورفحا والقيصومة حتى أبو حدرية على الخليج .

و ـ الطريق الرابطة ـ م ١١

وهي التي تربط عاصمة السعودية الرياض بالمدينة المنورة . ويبلغ طول هـذه الطريق (١٠١٠ كلم) . وتمر بالبريدة والزلفى والمجمعة .

ز ـ الطريق الرابطة ـ م١٢

وهي طريق داخلية في السعودية تربط بين الطريقين م ١١ و م ١٣ من المجمعة على الأولى الى ظلم على الثانية مروراً بشقراء والعفيف. ويبلغ طول هذهالطريق (٥٦٠ كلم) .

ح ـ الطريق الرابطة ـ م ١٣

وهي التي تربط بين الطائف والرياض والهفوف ويبلغ مجموع طولها(١٢٢٩ كلم) . وتربط هذه الطريق بين الطريق الدولية(م١) عند الطائف مروراً بظلم فالرياض و الهفوف عند التقائها بالطريق الدولية(م٢) .

ط ـ الطريق الرابطة ـ م ١٤

وهي التي تربط بين الرياض والحدود اليمنية . يبلغ طول هذه الطريق (١٠٥١ كلم) وتمر بالخرج والسليل ونجران فالحدود اليمنية .

ي ـ الطريق الرابطة ـ م ١٥

وتربط هذه الطريق بين عدن في اليمن الديمقراطية ومسقط عاصمة عمان . وتمتد بمحاذاة شاطىء الجزيرة العربي الجنوبي وتمر في المكلا وصلالـة وتمريط وأزكي فمسقط . ويبلغ مجمـوع طولها(٢٣٥٠ كلم) . وما زال قسم كبير من هذه الطريق غير مستكمل وخاصة في القسم الذي يمتد من المكلا الى الحدود مع عمان والذي يبلغ قرابة (٤٥٠ كلم) . ولهذه الطريق اهمية خاصة اذ تمثل الطريق البرية المشرفة على البحر العربي في جنوب الجزيرة، كما تؤلف حلقة وصل بين الطريقين الدوليتين (م١) و (م٢) .

٣ ـ الطرق الفرعية الداخلية

وهي التي تشمل بقية الطرق في شبكة الطرق البرية للمشرق العربي وعلى اختلاف انواعها وهي المشار اليها بالأرقام م٣١ (M31) . . . م٤١ (M41) .

تشمل هذه الطرق مختلف الطرق الفرعية الداخلية ومن أبرزها :

أـ الطريق (م٣١) بين حمص وطرطوس في سوريا وطولها١٠٣ كلم .

ب ـ الطريق (م٣٢) بين المفرق والـ (H5) في الاردن وطولها٩٨ كلم .

ج ـ الطريق (م٥٣) بين أبها وجيزان في السعودية وطولها١٩٧ كلم .

د ـ الطريق (م٣٦) بين الحديدة وصنعاء في اليمن وطولها٢٢٦ كلم .

هـ ـ الطريق (م ٣٧) من المخا الى تعز في اليمن وطولها١١٠ كلم .

و ـ الطريق (م٣٨) من مفرق سلوى الى أم سعيد في قطر وطولها١٠٠ كلم .

ز ـ الطريق (م٣٩) من أبو ظبي الى العين في الامارات العربية ثم عبر عمان الى ماجس في عمان وطولها٢٤٨ كلم .

ح ـ الطريق (م٤٠) من ازكى الى نزوى والبريمي على حدود الامارات العربية مع عمان وطولها٣١١ كلم .

ط ـ الطريق (م٤١) من خورفكان الى الفجيرة في الامارات العربية وطولها٢٥ كلم .

أما بالنسبة لدولة البحرين فهي جزيرة في الخليج العربي وليس لها حتى الآن أي اتصال بري مع بلدان الخليج الاخرى التي ترتبط بها بحراً وجواً . وهناك مشروع كبير لانشاء طريق برية وجسر طويل يربط بين الظهران في السعودية والمنامة في البحرين بطول ٢٥ كلم . وقد بوشر تنفيذها مؤخراً .

ويشمل الجدول المرفق مجملاً لمقدار مختلف الطرق البرية القائمة حالياً على اختلاف انواعها في المشرق العربي . ويتضح من هذا الجدول أن هناك نيفا ومائة وثلاثين الف كلم من الطرق البرية ، منها حوالى ٦٣ الف كلم قد تم تعبيدها عام ١٩٧٩ . وطبيعي أن تكون معظم الطرق غير المعبدة وخاصة الحصوية او المغطاة بالحصى قد تم تعبيدها الآن . هـذا مع الاشارة الى أن الطرق الرئيسية التي تؤلف جزءا من شبكة النقل الدولية في المشرق العربي يبلغ طولها حوالي ١٨ الف كلم معظمها من الطرق المزدوجة ذات المسارين او اكثر .

ثانيا: بعض الخصائص الفنية

هناك عدد من القضايا الفنية المتعلقة بانشاء الطرق البرية وباستخدامها الامثل وينبغي الاشارة الى بعضها . فتصنيف الطرق المعبدة وتحديد درجاتها ومستواها الفني والعملي يختلفان باختلاف البلدان والمقاييس او المواصفات المتبعة فيها . وتصنف الطرق المعبدة بالاسفلت او الاسمنت عادة وفقاً لبعض خصائصها الفنية كسعة الطريق او عرضها وطريقة انشائها من حيث موادها او طريقة اقامتها وخصائص مقطعها العرضي . ويمكن تقسيم الطرق المعبدة في المشرق العربي الى ثلاثة اصناف رئيسية هي :

ـ الصنف الأول ، وهو الذي ينقسم الى اتجاهين ويتسع لأربعة مسارات او اكثر وتعرف طرقه بالطرق المزدوجة ذات المسارات الأربعة او يزيد .

ـ الصنف الثاني ، وهو الذي لا ينقسم الى اتجاهين ويتسع لمسارين أو أكثر ولا يقل عرض المسار فيه عن ٣,٥ م . وتعرف طرقه بالطرق ذات المسارين او يزيد .

ـ الصنف الثالث ، وهو الذي يتسع لمسارين ولا يقل عرض المسار فيه عن٣م. وتعرف طرقه بالطرق الثانوية .

أما الطرق غير المعبدة فتنقسم عادة الى نوعين رئيسيين هما:

ـ النوع الأول ، وهو الذي تشق فيه الطريق وتعدّ بشكل أولي وتغطى عادة بالحصى . وتعرف طرقه بالطرق الحصوية ويتم تعبيدها في العادة بعد فترة زمنية قصيرة .

ـ النوع الثاني ، وهو الذي تكون فيه الطريق على طبيعتها دون أي تعديل فيها . وهي في العادة ترابية، وفي كثير من الاحيان غير محددة الاتجاه بدقة ، تاركة المجال لتعدد في مسالكها . وتكثر في المناطق الصحراوية قليلة السكان أو في الأرياف ذات التجمعات السكانية الصغيرة .

وهناك ميدان آخر تتمايز فيه الخصائص الفنية للطرق ويتعلق بخصائص هذه الطرق في عملية انشائها أو تصميمها . ومنها مقدار الحمل المحوري أو الوزن المحوري الذي تصمم الطريق عادة على أساسه وتحدد نوعية السيارات التي يمكنها استخدام هذه الطرق والجسور القائمة فيها وحمولتها . ومنها كذلك ما يتعلق بتحديد مسار الطريق وخاصة بالنسبة للانعطاف الأفقي الذي يعتمد كحد اقصى يسمح به في تصميم الطريق أو الحد الأقصى للانحدار أو التباين في الارتفاع المسموح به أو ما يتعلق بتحديد الحد الأدنى الضروري لتأمين مدى الرؤ ية الواضحة أمام السائق لتأمين سلامة السير على الطرق، أو غير ذلك من الخصائص والمواصفات الفنية المعمول بها في انشاء الطرق وبنائها . وهناك ناحية اخرى من الخصائص الفنية للطرق البرية وهي التي تتعلق بتحديد مقدار الحركة أو كثافتها على الطريق . وتقدر كثافة الحركة عادة بالنسبة لعدد السيارات التي تمر عليها وأنواعها ومدى توزع عددها خلال ساعات اليوم . ويستعمل لذلك مؤشر يعرف بالمعدل اليومي للحركة أو متوسط مجموع عدد السيارات التي تستعمل الطريق في اليوم الواحد . ولا شك أن مقياس الحركة على أساس الساعة لتحديد كثافة الحركة أدق وأسلم منه على أساس اليوم أو غير ذلك من الوحدات الزمنية الأخرى . ولكثافة الحركة دور في تحديد طاقة الطرق وقدرتها على الاحتمال أو ما قد يلزم لها من توسيع او تحسين لمواجهة كثافة الحركة عليها . وفي هذا المجال تفتقر معظم دول المشرق العربي الى اجراء مثل هذه المسوح بشكل منتظم وصحيح . وتبرز اهمية ذلك نظراً للتصاعد المستمر في عدد السيارات والتي تستوردها دول المنطقة كافة .

لقد تضاعف عدد العربات المسجلة في بلدان المشرق العربي خلال الفترة ١٩٧٤ ـ ١٩٧٨ فبلغ مجموعه ٢,٣٦٥,٠٠٠ . بينها حوالى ٧٢٩,٠٠٠ من الشاحنات أو السيارات الثقيلة ، وحوالى ١,٤٣٤,٠٠٠ من سيارات الركاب الخفيفة أو الخاصة . ويتضح من الجدول المرفق مجموع هذه العربات التي كانت تسير على الطرق البرية في بلدان المشرق العربي خلال عام ١٩٧٩ ـ ١٩٨٠ . ونظراً لعدم توافر التفاصيل الكافية لمختلف أنواع هذه العربات في جميع بلدان المنطقة

فقد اقتصر الجدول على تحديد رقمها الاجمالي فقط . وهذا يشمل سيارات الركاب (الخاصة والعامة) وسيارات الشحن على اختلاف أنواعها ، وحمولتها والدراجات النارية وغيرها من الاليات المتحركة . ويمكن توزيع هذا الرقم الاجمالي الذي لا شك أنه قد تجاوز اليوم في عدده الملايين الخمسة الى النسب التقريبية التالية : تمثل سيارات الركاب الخفيفة ، والخاصة حوالى ٦٠ بالمائة من مجموع العربات المسجلة بينما تبلغ سيارات النقل الثقيلة والشاحنات حوالى ٣٠ بالمائة منها . أما الـ ١٠ بالمائة الباقية فتشمل كل ما عدا ذلك . هذا مع الاشارة الى وجود تباين واضح في هذه النسب بين مختلف الأقطار في المشرق العربي .

جدول رقم (٢)

عدد العربات المسجلة في المشرق العربي ، للسنة ١٩٧٩ - ١٩٨٠

القطر	العدد (بالألف)
الأردن	١٢٨
الامارات العربية المتحدة	١٩٢
البحرين	٦٠
الجمهورية العربية السورية	٢٥٦
العراق	٤٢١
عمان	١٠٠
قطر	١٠٣
الكويت	٥٧٦
لبنان	٣٢٤
المملكة العربية السعودية	١٧٢٣
اليمن	٨٠٧
اليمن الديمقراطية	٣٣
المجموع	٤٧٢٣

ومن النواحي الفنية الخاصة التي تستحق الاشارة قضية وضع الاشارات والعلامات على الطرق بشكل صحيح مع تأكيد التزام اسلوب موحد لذلك وفقاً لما هو متعارف عليه في الاتفاقات الدولية الخاصة بذلك ، ومنها اتفاقية فيينا لعام ١٩٥٨ والتي لم يقرها بعد او لم يلتزم بطبيقها بعض اقطار المنطقة . وللصيانة بشكل عام أهمية خاصة بالنسبة للطرق المعبدة في المشرق العربي مما يستدعي اهتماماً خاصاً لا بد من التأكيد عليه . وبشكل عام فإن اقطار المشرق العربي كافة ،اليوم تعتمد انواعاً من القواعد والمواصفات الفنية الخاصة بالطرق ، وهي في مجموعها مأخوذة او مقتبسة من المواصفات الفنية الأجنبية . هذا وقد بدأ بعض بلدان المنطقة في تكوين مواصفات فنية خاصة بها اقتباساً أو تعديلاً عن مواصفات لدول أخرى . وحبذا لو عملت الجهات العربية المعنية

كاتحادات المهندسين العرب او المؤسسات العربية الأخرى ، ذات العلاقة على اقرار مواصفات فنية عربية متكاملة تفي بمختلف حاجات دول المنطقة وتحقق تعاوناً فنياً فعالاً في اطار اقليمي وقومي سليم . وينطبق هذا على كثير من المواصفات الفنية المستعملة في شتى نواحي الحياة في الوطن العربي ، مما يستلزم توحيداً سليماً وتطبيقاً عملياً في الميادين الخاصة بها .

ثالثا : الترابط مع الشبكة العالمية

يتبين من العرض السابق أن شبكة الطرق البرية الحالية في المشرق العربي ترتبط عبر الطرق الدولية أو الشريانية الرئيسية الثلاث بشبكات الطرق البرية المشابهة في آسيا واوروبا وافريقيا . ولهذا الترابط وتحسينه دور أساسي في تطور هذا الجزء من الوطن العربي وفي احكام ربطه وتفاعله مع الحركة الاقتصادية والاجتماعية المتطورة في مختلف أجزاء العالم وخاصة منها المحيطة بالمشرق العربي . وإذا كانت عملية الترابط عميقة الجذور في تاريخ المشرق العربي ومتواصلة عبره فإنها اليوم في حاجة ماسة لمجاراة التقدم الحضاري والتكنولوجيا الحديثة التي أحدثت تغييرات مهمة في حركة النقل والتجارة العالمية .

شهد المشرق العربي في العقود الاخيرة تقدماً واضحاً وتوسعاً أفقياً وعمودياً في شتى وسائل النقل . وجرى انشاء وتحسين كثير من الموانىء . وتطورت عمليات النقل الجوي للركاب والشحن على السواء، وأصبح لدول المنطقة دور ملحوظ في المشاركة فيه . وبدأت بلدان المشرق العربي في تطوير وتوسيع أسطولها البحري وخاصة لنقل صادراتها . وعرفت السكك الحديدية تحسيناً ملحوظاً في هذه الفترة . لكن كل هذا وذاك لن يبدل من أهمية الطرق البرية والنقل البري للأشخاص وللبضاعة في حياة بلدان المشرق العربي وفي مستقبلها على السواء . وسيظل لاستخدام هذه الطرق البرية وما توفره لوسائل النقل الخاصة مكان رئيسي في حياة سكان المنطقة . وينتظر استمرار الطرق البرية في توفير القسم الاكبر من سبل الحركة والنقل في المشرق العربي . ويشمل هذا توفير ارتباط سليم وفعال مع البلدان والقارات المجاورة ومع شبكات الطرق البرية فيها .

تظل الطريق الدولية الغربية(م١) الطريق الرئيسية في عملية ارتباط القسم الغربي من المشرق العربي بكل من اوروبا وافريقيا . والى أن يحدث ما يعيد الى الطريق الدولية الساحلية(م٣) دورها السابق في الربط المنشود فستظل الطريق الدولية الغربية (م١) الشريان الرئيسي في عملية الربط هذه . ولا بد أن يتواصل هذا الترابط منطلقاً من أقصى الشمال ليستمر مع الشبكة الأوروبية عبر تركيا انطلاقاً من حلب في سوريا . أما بالنسبة للترابط مع شبكة الطرق الأفريقية فلا يمكن توفير ذلك حالياً الا عبر المضايق المائية او البحر الأحمر . وفي هذا الشأن يمكن تحديد ثلاث نقاط للعبور او ثلاثة اتجاهات للترابط : أولها في الشمال انطلاقاً من العقبة عبر سيناء الى السويس، ومن ثم ترتبط بشبكة الطرق في مصر وافريقيا الشمالية أو المغرب العربي . ويمكن لهذه الطريق استخدام النفق الجديد الذي تم انشاؤه تحت قناة السويس قرب الاسماعيلية والذي يبلغ

طوله حوالى (٦ كلم) بسعة تسمح بمرور الفي مركبة في اتجاهي الطريق وفي مدى ساعة واحدة . وطبيعي أن يكون لهذا النفق واستخدامه السليم مكان أنسب في امتداد الطريق الدولية الساحلية (م٣) عندما يصبح استعمالها ممكناً ، وبذلك يتوافر الاتصال البري الطبيعي والمستمر بين شطري الوطن العربي في مشرقه ومغربه . وأما الاتجاه الثاني للترابط فيقع وسط البحر الأحمر انطلاقاً من جدة في السعودية الى بور سودان في السودان، ومن هناك يتم الارتباط بالشبكة الافريقية . كما يقع الاتجاه الثالث لهذا الترابط في الجنوب ويكون انطلاقاً من ميناء عدن او المخا في شطري اليمن الى جيبوتي على الشاطىء الافريقي المقابل حيث يرتبط بشبكة الطرق البرية الافريقية عبر الصومال واثيوبيا . ولا بد في هذه الحالات الثلاث المقترحة للترابط بين آسيا وافريقيا حالياً من استعمال السفن الخاصة أو المعديّات المعروفة لنقل الركاب والبضائع ووسائط النقل البرية على اختلاف أنواعها وحمولتها .

هذا وتظل الطريق الدولية الشرقية(م٢) الطريق الرئيسية لربط سواحل الخليج وشرقي المنطقة بكاملها بكل من آسيا واوروبا . ويكون الترابط بالشبكة الاوروبية انطلاقاً من الموصل في الشمال عبر جنوب تركيا . ويمكن أن يتحقق هذا الاتصال مروراً بحلب غرباً ، ومن ثم عبر الطريق الدولية الغربية (م١) الى تركيا . كما يمكن أن يتم هذا الترابط من الموصل شمالاً ثم عبر تركيا ، حتى يتم الالتقاء بشبكة الطرق الآسيوية المتجهة غرباً ، واصلة ايران بتركيا . أما الترابط الرئيسي بين المشرق العربي وشبكة الطرق الآسيوية فهو الذي ينطلق من بغداد في اتجاه طهران . ويمكن أن يكون هذا الترابط من الطريق الدولية الشرقية (م٢) مباشرة عند بغداد ، كما يمكن أن يكون عبر الطريق الرابطة الرئيسية(م٨) التي تخترق الهلال الخصيب في وسطه . ولهذه الطريق الرابطة(م٨) أهمية خاصة في عملية الترابط مع شبكتي الطرق الدولية في كل من آسيا واوروبا . وهذه الطريق التي تربط بيروت على البحر الابيض المتوسط وتسير عبر دمشق والى بغداد تمثل حلقة تربط الطرق الدولية الثلاث (م١) و (م٢) و (م٣) ، كما تمثل أقصر السبل في ربط البحر الابيض المتوسط بالشبكة الاسيوية وعبر بغداد . وتبين الخارطة المرفقة اتجاهات هذه الطرق الدولية الشريانية والطرق الرابطة الرئيسية في المشرق العربي ، كما تحدد نقاط الترابط ومواقعها مع شبكات الطرق البرية الدولية في آسيا واوروبا وافريقيا .

رابعاً : مشكلات وقضايا أساسية

ليس من شك في أن تقدماً واضحاً قد تم تحقيقه خلال العقد المنصرم في عملية شق الطرق وتعبيدها وتحسينها في بلدان المشرق العربي كافة . وقد كان لهذه الطرق البرية مكان واضح في مختلف خطط التنمية التي عرفتها بلدان المنطقة، وخصوصاً بعد عام ١٩٧٣ . وإن أهمية الاتصالات، وبخاصة البرية داخل بلد، وبينه وبين بقية بلدان المشرق العربي وكذلك في ربطه ببقية أنحاء العالم حقيقة أولية لا تخفى على أحد . وللمواصلات دور واضح في تدعيم البنية الاساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في بلدان المنطقة كافة . كما أن للطرق البرية دوراً خاصاً في تثبيت وتدعيم علاقات الجوار والاخوة والقومية التي تربط بين مختلف أجزاء المنطقة في اطارها العربي العام . ومن هنا تتأكد الضرورة لتحسينها واستكمال نواقصها لتكون عنصراً فعالاً يحقق

التعاون ويؤمن مزيداً من الارتباط ويؤدي الى الهدف المنشود في وحدة هذه الأمة ، وحدة شعوبها ومصالحها ومستقبلها ، وفي اطار علاقات انسانية ودولية سليمة .

لذا نعرض فيما يلي بعضاً من المشكلات والقضايا الاساسية التي لا بد من معالجتها بشكل سليم وفعال . كما نصل الى عدد من التوصيات التي يمكن الاخذ بها في هذا المجال ، وتحقيقاً للغاية المنشودة . ومن هذه القضايا الاساسية والمشكلات :

١ ـ تدريب الاطر وتكوينها

شملت التطورات الحديثة في مجال التكنولوجيا قطاع النقل بشكل واضح . ونجم عن محاولات خفض كلفة النقل زيادة واضحة في حجم الشاحنات وانتشار أوسع في استعمال الحاويات على الطرق البرية . وأدى هذا الى ارتفاع في مقدار الوزن المحوري على الطرق مما استوجب تدعيمها ورفع مستوى انشائها . وصحب هذا التطور الحديث في النقل تنوع في الاعمال والخدمات تستلزم بدورها كفاية ومقدرة معينة . واصبح توفير هذه الكوادر الفنية على اختلاف انواعها ومستوياتها مع تأمين التدريب المناسب والمستمر للعاملين فيها قضية ذات أهمية خاصة في كثير من بلدان المشرق العربي . وبرزت بوضوح الحاجة الى تقليل الاعتماد على المغتربين من الفنيين العاملين في ميادين النقل وبخاصة في مجال الاطر الوسطى والعليا . وقد يكون باستطاعة بعض الأقطار في المشرق العربي توفير حاجاتها من الأيدي العاملة الفنية او إنشاء معاهد ومراكز للتدريب الفني بما يفي بحاجاتها أو يزيد . لكن هذا لن يكون الحال الامثل والسليم في معالجة مشكلة فعلية كهذه . فطبيعي أن يكون الاطار الاقليمي او ما دون الاقليمي هو المجال الانسب في قضايا التدريب للمستويات الفنية الوسطى ، بينما يكون الاطار الاقليمي او القومي هو الاجدى في تكوين الاطارات الفنية العليا لمختلف بلدان هذا المشرق العربي وتدريبها . وبذلك يتحقق تعاون أوثق وأجدى ، بين هذه البلدان، مما يمكنها من الاستفادة من مختلف المساعدات الخارجية والدورات التدريبية التي توفرها الاتفاقات الثنائية والدولية .

وبالاضافة الى النقص الواضح في بعض الاطر الفنية الذي تعانيه بلدان كثيرة في المشرق العربي، والى تردي الوضع الفني لليد العاملة في عدد من البلدان نتيجة نزوح الكفايات الفنية ، وهجرتها منها سعياً وراء فرص أفضل وآفاق أرحب ، فإن هناك فجوة كبرى بين المهندسين ، والفنيين في المستوى الرفيع ، وبين العمال والفنيين في المستويات الدنيا ، وهو ما يعرف بالكوادر المتوسطة ، التي تكاد تكون حقيقة قائمة في بلدان الوطن العربي كافة . ومعالجة كل هذه القضايا ، لا تكون الا بانشاء بنية أساسية سليمة ، وبالتصدي العلمي والموضوعي على مختلف المستويات بعد اجراء الدراسة الشاملة التفصليلية عليها . ومن الجلي ، أن انشاء معاهد التدريب الفني مع تطوير المعاهد القائمة وتعزيزها ينبغي أن يكون في مقدمة موضوعات هذه الدراسة . ويستحسن استطلاع الامكانات اللازمة لانشاء مثل هذه المؤسسات على الصعيدين الوطني والاقليمي او دون الاقليمي . كما ينبغي البحث الجاد في توفير ميادين التدريب بمختلف الاساليب لسد الحاجات ومجاراة التطور المستمر في العلوم والتكنولوجيا . ومن الأهمية بمكان تأمين ادارة سليمة لا تشلها قيود

بيروقراطية لتضمن لهذه المؤسسات فعاليتها وجدواها . وإن مستقبل المشرق العربي، بل الوطن العربي سيتوقف الى حد بعيد على تطوير الانسان فيه وتوفير قواه العاملة بشكل سليم، أكثر مما يتوقف على تطوير واستغلال اي مورد آخر من موارده الطبيعية والاقتصادية .

٢ ـ اجراءات الحدود والعبور

إن اجراءات المرور المعقدة المعمول بها عند معابر الحدود في الوطن العربي كافة ، مرهقة جداً تستنزف الكثير من الوقت والجهد ، بالاضافة الى عدم توحيدها . وهو وضع يسيء الى حركة النقل الدولي من المنطقة واليها ، كما يترتب عليه ارتفاع في كلفة النقل، ومن ثم في أسعار السلع المنقولة يتحملها المستهلك والمواطن العادي في نهاية المطاف . كما أن رسوم الطرق التي يتم استيفاؤها من المركبات الاجنبية على أساس قيمة السلع المنقولة (سيف)[1] تسبب مشكلات خاصة وتحيزاً ضد أنواع من السلع لا يتناسب بالضرورة مع الكلفة الفعلية لاستخدام الطريق . وقد يكون من الافضل أن تستوفى هذه الرسوم على أساس يسهل قياسه وتحديده بالاعتماد على حجم العربة أو المسافة التي تجتازها في ذلك البلد . ومن المستحسن وضع نظام موحد يتم تطبيقه على نقاط العبور في بلدان المنطقة كافة . وهناك حاجة اخرى لتحقيق تطابق او توافق مع الانظمة المتبعة عالمياً وتطبيق الاتفاقيات المتعلقة بحالة المركبة او بالتأمين عليها وعلى حمولتها .

وتجدر الاشارة هنا الى أن الاطار الذي يمكن أن تعالج من خلاله مثل هذه المشاكل يكمن في وضع الاتفاقات الدولية والاقليمية موضع التنفيذ الفعلي الدقيق . وفي مقدمة هذه الاتفاقيات اتفاقية النقل الدولي على الطرق ، تير (TIR) ، واتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) التي وقعها معظم دول الجامعة العربية[2] وأقرها المجلس الاقتصادي للجامعة في ١٤ / ٣/ ١٩٧٧ رغبة في تعزيز الروابط الاقتصادية بين دول الجامعة وتنميتها . ومن الضروري أن يجري تطبيق مثل هذه الاتفاقات لمعرفة مدى ما قد تحتاج اليه من تعديل او تجديد لا يمكن تحديده الا خلال الممارسة الفعلية .

٣ ـ توحيد المواصفات الفنية

سبق التعرض الى بعض الخصائص الفنية للطرق البرية التي تستلزم عناية سليمة . ولا تقتصر هذه المواصفات او الخصائص الفنية على الطرق ذاتها بل تشمل المركبات التي تستخدم الطرق وخصائص حركة السير، وكذلك مستلزماتها، كالاشارات والمرافق الحيوية الضرورية لخدمة

(١) الثمن الاساسي + التأمين + أجرة الشحن .

(٢) وقعت الاتفاقية : المملكة الاردنية الهاشمية ، دولة الامارات العربية المتحدة ، دولة البحرين ، الجمهورية التونسية ، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، المملكة العربية السعودية ، جمهورية السودان الديمقراطية ، الجمهورية العربية السورية ، جمهورية الصومال الديمقراطية ، الجمهورية العراقية ، سلطنة عمان ، منظمة التحرير الفلسطينية ، دولة قطر ، دولة الكويت ، الجمهورية اللبنانية ، الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية ، جمهورية مصر العربية ، الجمهورية العربية اليمنية ، المملكة المغربية ، جمهورية موريتانيا الاسلامية ، جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية .

المركبات والركاب على السواء . وقد يكون من أبرز القضايا في المواصفات الفنية لتصميم الطرق التزام الحد الأقصى للوزن المحوري المسموح به . فلقد طرأت مؤخراً زيادة كبيرة على أحجام حركة النقل والاوزان المحورية لمركبات النقل ،مما دعا عدداً من بلدان المنطقة الى رفع الحد الأقصى الى ١٤ طناً للمحور الواحد ، بينما تجاوز بعض هذه الأوزان المحورية عملياً ٢١ طناً . ولعل في توحيد ذلك ضرورة وطنية واقليمية وعالمية .

وما زالت اقطار المشرق العربي لا تأخذ بنظام واحد لتعريف الطرق وتحديد ما تعنيه بأوصافها ومسمياتها . وكذلك فيما يتعلق بعلامات الطرق واشاراتها والتي ترفع من درجة الامان وتقلل من أخطار الحوادث عليها . وهي أمور تم تنظيم كثير منها في اتفاقيات دولية معروفة كاتفاقيات فيينا الخاصة بعلامات واشارات الطرق لعام ١٩٦٨ . وينطبق هذا على جوانب أخرى في هذا المجال ، كافتقار الطرق الى العدد الكافي من محطات الوقود، وورش الاصلاح، والاستراحات، والمطاعم، وما الى ذلك من الخدمات الضرورية . وكذلك الشأن في توفير احصاءات ومعلومات مكتملة ومنتظمة في معظم بلدان المشرق العربي . فما زال كثير من الموجود منها يتوافر بطريقة عشوائية من خلال دراسات متفرقة للجدوى، لا من خلال مسوحات ميدانية واحصاءات منظمة تتم على فترات منتظمة متزامنة ووفقاً لنماذج وأساليب موحدة . وليس من سبيل لمعالجة ذلك افضل من التنسيق والتعاون بين مختلف الهيئات المعنية بشؤون النقل والطرق البرية في مختلف بلدان الوطن العربي . ويمكن للمنظمات القومية والدولية المختصة أن تمثل دوراً فعالاً في تحقيق هذا التعاون الذي سيؤدي الى توحيد مختلف انواع المواصفات . وقد يكون للاتحادات العربية المعنية بالنقل البري، وللمهندسين، والمعاهد الهندسية، مكان خاص في توفير هذه المواصفات الموحدة . وإن تحقيق هذا سيخفف كثيراً من التباين القائم بين المواصفات المعمول بها في هذه الأقطار والمقتبسة في معظمها من المواصفات الاجنبية ، وبخاصة الاوروبية والأمريكية . كما يؤمل من هذا التوحيد والتعاون توفير مواصفات افضل، تتناسب فعليا مع الظروف والحاجات الاقتصادية والاجتماعية في بلدان هذا المشرق العربي .

٤ ـ استكمال النواقص والتكامل الدولي

لا تزال شبكة الطرق البرية القائمة حالياً في المشرق العربي ، تعاني رغم التوسع الكبير الذي طرأ عليها في السنوات الاخيرة من وجود أجزاء ومقاطع عليها دون المستوى الفني، ومن ازدحام بعض اجزائها، مما يمثل اختناقات حادة في حركة النقل عليها ، وخصوصا حول المدن الكبرى . ومن ناحية أخرى ، ما زالت هناك « نواقص » او وصلات مفتقدة على الشبكة يجب استكمالها واعطاؤها اولوية خاصة . ويأتي في مقدمة هذه الوصلات الجسر الذي يربط البحرين بالدمام وكذلك الطريق (م٦) التي تربط حلب عبر اليعربية مع الموصل ، والطريق (م٩) التي تربط ميناء العقبة بالأزرق والرطبة فبغداد ، والطريق (م١٥) الممتدة بمحاذاة ساحل الجزيرة الجنوبي وتربط المكلا بصلالة .

وتبرز أهمية تدارك أوجه القصور السابق في الشبكة في ضوء توقعات الزيادة المطردة في أحجام حركة النقل الاقليمية والدولية من وإلى المشرق العربي . فحجم حركة النقل مع أوروبا على سبيل المثال آخذ في الزيادة . ويدعم هذا الاعتقاد ما يجري حالياً في اليونان من أجل تشييد تسهيلات بحرية لسفن الدحرجة بهدف تحويل جزء من حركة النقل من اوروبا الى المنطقة بتوفير بديل للطريق الصعبة التي تصل اليها عبر تركيا . والجدير بالذكر هنا أن نسبة لا يستهان بها من الحجم الحالي والزيادة المتوقعة في حركة النقل تقوم عليها وتتولاها شركات نقل أجنبية من خارج المنطقة وهو ما يدعو الى العمل على زيادة نصيب الشركات الوطنية في هذه التجارة الدولية وخاصة في نقل صادراتها ووارداتها وهو أمر على جانب كبير من الأهمية لمختلف بلدان المشرق العربي ولا سيما لتلك البلدان الاقرب الى اوروبا . وبجانب افتقاد شبكة الطرق الى بعض « حلقات الوصل » عليها يمكن أن تعزى أوجه القصور الأخرى الى اهمال الجوانب المتعلقة بصيانة هذه الطرق . فمن المألوف عادة في الاوساط التخطيطية والادارة أن تولي القرارات الاستثمارية المتعلقة بانشاء وتشييد طرق جديدة عناية أكبر من تلك القرارات الصعبة التي تقضي بصيانة هذه الطرق بصورة دورية ومنتظمة . وحسابات الكلفة والعائد تمثل المعيار الرئيسي الذي يمكن في ضوئه اقامة الدليل على جدوى مشروعات صيانة الطرق الحالية . وهذه الحسابات اذا تم اجراؤ ها بحيث تأخذ في الاعتبار تلك الكلفة الاجتماعية التي يتحملها مستخدمو الطريق من جراء استخدامهم لطرق دون المستوى المناسب وأحجام حركة النقل الاضافية المتولدة عن تحسين الطريق سوف تؤكد بما لا يدع مجالاً للشك الأهمية التي يجب أن تتمتع بها مشاريع صيانة وتحسين شبكة الطرق وهياكلها الاساسية .

توصيـــــات

١ ـ هناك حاجة للعمل على تدارك النقص الواضح في التنسيق والتخطيط بين بلدان المشرق العربي بما يحقق تنمية سليمة في قطاع النقل، وذلك من خلال تنظيم مؤسسي يعالج هذه القضية ويتابعها بصورة منظمة ومستمرة . ويمكن أن يتولى مثل هذه المهام بعض الهيئات ضمن جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية بالتعاون مع المنظمات والاتحادات العربية ذات الصلة بالنقل فنياً، وفي اطار سليم وفعال من التعاون مع المنظمات الدولية المختصة . ويمكن أن يكون هذا التعاون والتنسيق المنظم على نطاق قومي او اقليمي او ما دون الاقليمي وفقاً لمقتضيات المصلحة الوطنية والقومية .

٢ ـ وطبيعي أن يبدأ العمل المنسق أو الموحد في ميدان التعريفات والمقاييس والمواصفات الفنية المتعلقة بالطرق . ومن المستحسن الاخذ بنظام موحد لتبيان انواع الطرق . وقد يكون من الضروري وضع بعض المستويات والقواعد لتصميم الطرق وانشائها تبعاً لكثافة السير ولنوع الشاحنات العاملة عليها . ويشمل ذلك تصميم الجسور والقناطر، وتحديد أبعادها، والسرعة المسموح بها، وغير ذلك من مستلزمات انشاء الطرق وصيانتها في ميدان المواصفات الفنية المختلفة . ومن المهم كذلك أن يعمل باتفاقية فيينا الخاصة بعلامات الطرق واشاراتها بشكل خاص على الطرق الدولية الشريانية . ومن الضروري ايضاً توفير مستلزمات الحركة على الطرق البرية

كمحطات الوقود وورش الاصلاح والاستراحات على أن يتم توزيعها بالشكل المناسب مما يسهم في تدعيم التنمية الاقتصادية حولها .

٣ ـ هناك حاجة لاستيفاء النواقص الكثيرة في المعلومات والاحصاءات الخاصة بشبكة الطرق في بلدان المشرق العربي كافة . وينبغي اجراء مسوح منتظمة وموسمية لحركة السير على الطرق وبخاصة الرئيسية ، مع تفصيل مناسب يبين عدد المركبات من كل نوع ، ومع التركيز على نقاط البداية والنهاية والنقاط الحيوية من تلك الطرق . وتسهيلاً لمقارنة هذه البيانات الاحصائية فمن المهم أن يتم اعدادها ونشرها على نماذج ومقاييس موحدة لمختلف بلدان المنطقة .

٤ ـ يفرض تطور التجارة الدولية ونموها المستمر على المسؤولين في بلدان المشرق العربي العمل على تأمين قسط وافر من هذه الأعمال تقوم به الشركات الوطنية ومؤسسات النقل الخاصة والعامة . وبذلك يساهم سكان المنطقة مساهمة عادلة في حركة النقل البرية من المنطقة واليها ، اذ ما زالت نسبة كبيرة من هذه الحركة وقفاً على شركات اجنبية . وينبغي على السلطات المسؤولة في كل بلد ، تدعيم هذا الاتجاه وتوفير ما يلزم ، وما يؤمن قيامه بدوره بفعالية تتناسب والتطور المستمر في تكنولوجيا النقل ومستلزماتها ، ومنها على سبيل المثال النقل بالحاويات أو النقل المتعدد الوسائل .

٥ ـ ينبغي تطوير شبكة الطرق البرية في المشرق العربي واستكمال النواقص فيها بما يؤمن سد الحاجات القطرية لكل بلد ، بما في ذلك المصلحة الاقليمية والقومية . وينبغي تطوير الطرق الدولية الرئيسية (م١) و (م٢) و(م٣) على طول امتدادها لتبلغ جميعاً مستوى طرق الدرجة الاولى . ويجب استكمالها بما يلزم من وصلات للطرق الرابطة الرئيسية باتجاه شرق ـ غرب ، موزعة كما ينبغي في جميع انحاء المنطقة .ونخص من هذه الطرق الرابطة جسر البحرين ، وطريق حلب ـ اليعربية ـ الموصل ، وطريق بيروت ـ بغداد ـ الكويت،وطريق العقبة ـ الازرق ـ بغداد،وطريق المكلا ـ سلالة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . هذا مع تنظيم ربط هذه الشبكة بشبكة الطرق الدولية في آسيا واوروبا وافريقيا وتوفير افضل السبل والمسالك لذلك .

٦ ـ لا بد من تسهيل عمليات العبور التي تستغرق وقتاً طويلاً وجهداً ضائعاً يسيء الى حركة النقل الدولي،ويضر بمصلحة بلدان المنطقة منفردة ومجتمعة . وينبغي تخفيف هذه الاجراءات الى الحد الأدنى الضروري فقط،مع توفير التسهيلات للسيارات وللركاب على السواء بشكل لائق عند نقاط العبور كافة . ومن الافضل اتباع اجراءات السير على الطرق الدولية المعمول بها وفقاً للاتفاقيات الدولية الخاصة بالطرق (TIR)،وكذلك باتفاقيات العبور وتجارة الترانزيت العربية . ويستحسن أن يتم وضع نظام موحد يطبق في تحديد رسوم الطرق المستوفاة من المركبات الاجنبية بالاعتماد على أسس واضحةوعملية ،كوزن الشاحنة والمسافة التي تجتازها . كما يستحسن التوافق مع نظم السير الدولية بالنسبة لحالة المركبة،وللضمان ضد الغير،ولطول العربات وعرضها وحمولتها الفعلية . ويمكن أن يحقق ذلك نظاماً وقواعد للسير تتفق ونظم السير الدولية المعمول بها . كما

يستحسن، مع تخفيف اجراءات العبور، تبسيط اجراءات التوثيق والضمان والجمارك والهجرة والأمن وغيرها من مستلزمات العبور .

٧ ـ ينبغي أن تولي اقطار المشرق العربي اهتماماً اكبر لصيانة شبكة الطرق القائمة فيها ، وان تحظى هذه المشكلة بالاهتمام الكافي في معظم البلدان العربية . فإنشاء الطرق الحديثة والاهتمام الواضح بتحسينها يفقد كثيراً من جدواه الاقتصادية والاجتماعية عندما تهمل صيانة هذه الطرق . ولذا تفرض الجدوى الاقتصادية للصيانة ايلاءها اهتماماً خاصاً مع توفير مختلف مستلزماتها الادارية والمالية والفنية .

٨ ـ من المستحسن توفير خرائط صحيحة وحديثة للطرق البرية على اختلافها، في كل بلد على انفراد، وفي المشرق العربي كاقليم أو منطقة . ويمكن أن تكون هذه الخرائط على نحو سياحي يوفر من المعلومات ما يشجع على النهوض بالسياحة في المشرق العربي، وبخاصة السياحة الداخلية . ومن المستحسن أن يكون ذلك بمقاييس مناسبة تشبه ما يتم في بلدان العالم الخارجي . ويحبذ في هذا الصدد توحيد نمط التصميم والاصطلاحات، واخراج هذه الخرائط بشكل موحد ومناسب .

٩ ـ تعريفاً بالاسماء العربية لمختلف المدن والمواقع تبرز الحاجة الى توفير كتابة موحدة للاسماء في المشرق العربي . ويستحسن اعداد معجم يشمل كل أسماء المدن والاقسام الادارية والمقاطعات والوحدات الجغرافية او الادارية، كما هو متبع في كل بلد من بلدان المشرق العربي، بل الوطن العربي، بشكل مفصل وشامل . وينبغي تحرير هذا المعجم باللغات العربية والانكليزية والفرنسية، على أن يعمم على جميع البلدان لاقراره والموافقة عليه قبل استعماله. ويمكن لأي هيئة عربية او دولية مختصة القيام بذلك .

١٠ ـ واخيراً وليس آخراً ، تبرز الحاجة لمعالجة فعالة لمستلزمات التدريب والكوادر الفنية . ومن الاهمية بمكان تأكيد هذه القضية التي تمثل مشكلاً أساسياً في تنمية هذا الوطن العربي ، أجزاءً ووحدة ، وفي مختلف ميادين الحياة ، ومنها ميدان النقل ومستلزمات الطرق البرية فيه . ويفضّل تحقيق ذلك بعد دراسة دقيقة موضوعية، وعن طريق انشاء المعاهد الجديدة، وتعزيز المعاهد القائمة مع تطوير في برامج التدريب واجراء الدورات التدريبية بشكل منتظم . وللتعاون الاقليمي او دون الاقليمي مجال واسع في ميدان تنمية الكوادر الفنية، وفي تبادل الخبرات والمعرفة بين أجزاء هذا الوطن العربي .

الأمم المتحدة
اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا
شبكة الطرق البرية في المشرق العربي
بيروت - تموز / يوليو ١٩٨١

إيران
تركيا
البحر الأسود
البحر الأبيض المتوسط
مصر
السودان
ليبيا
أثيوبيا
البحر الأحمر
الخليج العربي

الفصل الثامن

توحيد علامات المرور بين الاقطار العربية (*)

نزار العيسى

مقدمة

لقد اهتم مجلس الوحدة الاقتصادية العربية منذ تأسيسه بكل ما من شأنه توثيق الصلات بين الاقطار العربية وتحقيق اهداف اتفاقية الوحدة الاقتصادية بين دول الجامعة العربية ، فانصرفت اهتماماته الى توفير الوسائل اللازمة لضمان حرية انتقال الاشخاص وحرية النقل والترانزيت ضمن الحريات الاخرى التي نصت عليها الاتفاقية في مادتها الاولى .

وتنفيذاً للمهام التي انيطت بالمجلس بموجب هذه الاتفاقية من الناحيتين التنظيمية والتشريعية ، والتي شملت مهمة « وضع انظمة النقل الموحدة في البلدان المتعاقدة ووضع انظمة الترانزيت وتنسيق السياسات المتعلقة بها » ، قامت الامانة العامة للمجلس بانجاز مشروع شبكتي الطرق البرية والسكك الحديد الذي يربط بين الاقطار العربية والذي عرض على المجلس فأصدر بشأنه قراره رقم (٧٩٤) د / ٣٤ بتاريخ ٦ / ١٢ / ١٩٧٩ القاضي بقيام الامانة العامة بالدراسات المكملة لهذا المشروع القومي الكبير من ضمنها دراسة توحيد الاشارات وعلامات الطرق . وقد ورد في الفقرة (ثانياً ـ ٧) منه ما يلي : « تكلف الامانة العامة بوضع دراسة عن المواصفات المناسبة والضرورية لشبكة الطرق البرية وفق ما تقتضيه طبيعة النقل على هذه الطرق العربية المشتركة ، بغية توحيد هذه المواصفات وجعل الطرق في مستوى مناسب لحجم الحمولات وحركة النقل ، كما يجري اعداد دراسة لتوحيد الاشارات وعلامات الطرق » .

ومنذ صدور هذا القرار عكفت الامانة العامة على اعداد خطة العمل لاجراء هذه الدراسة وتنفيذها واقتراح الخطوات الاجرائية والتحضيرية للانتقال بها بعد انجازها الى حيز التطبيق . وقد تناولت خطة عمل الدراسة استكشاف الواقع العربي في هذا المجال والجهود العربية التي بذلت في

(*) اعد هذا البحث من قبل مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ،الامانة العامة ،وقدمه د. نزار العيسى .

السابق لتوحيد الاشارات وعلامات الطرق ومدى ما وصلت اليه هذه الجهود من الناحية التطبيقية ، وكذلك الجهود والاتفاقات الدولية التي تمت حتى الآن والعلاقة بين الجهود العربية والجهود الدولية في هذا المجال .

والامانة العامة اذ تقدم هذه الدراسة المكثفة التي استخلصت من خلال جهودها حتى الآن لوضع الدراسة الموسعة حول توحيد الاشارات وعلامات الطرق بين البلاد العربية ، لا تزال مستمرة في استكمال جميع الجوانب التنظيمية المتعلقة بهذه الدراسة وما تتطلبه من اجراءات تنفيذية .

اولاً : اهمية توحيد علامات المرور بين الاقطار العربية

تنبع اهمية توحيد علامات المرور بين الاقطار العربية من جملة عوامل اقتصادية واجتماعية وتنظيمية بالاضافة الى كونها مظهراً من مظاهر وحدة انظمة النقل والمرور في الوطن العربي .

١ ـ العوامل الاقتصادية والاجتماعية

أ ـ مما لا شك فيه ان استخدام علامات مرور موحدة بين الاقطار العربية سيساعد على تقليص الاكتظاظ وعدد حوادث الطرق التي قد تنتج عن عدم المام السائق العربي بعلامات المرور المختلفة بين قطر وآخر . ولهذا فإن توحيد هذه العلامات بين الاقطار العربية سيعمل على تقليل الكلفة الاقتصادية ـ الاجتماعية التي تتمثل في الخسائر المادية والبشرية الناتجة عن تلك الحوادث ، ولاسيما ان الاقطار النامية ، ومن ضمنها الاقطار العربية ، تعاني ارتفاعاً كبيراً في ضحايا حوادث الطرق مقارنة بالدول المتقدمة ، على الرغم من الفارق الكبير في عدد السيارات بين المجموعتين كما هو مبين ادناه .

وهذا مما يستدعي اتخاذ كل الاجراءات واتباع كل السبل الكفيلة بتقليص حوادث الطرق ، ومنها توحيد علامات المرور واتباع نظام موحد للمرور في الاقطار العربية .

ب ـ هناك كلفة اقتصادية يتحملها كل قطر من الاقطار العربية في تعليم وتدريب المواطنين على العلامات ونظام المرور ، بالاضافة الى المبالغ التي تنفق سنوياً على شرطة المرور من اجل ضبط المخالفات وتنظيم حركة السير في الطرق . ومع زيادة حركة انتقال الاشخاص والسيارات بين الاقطار العربية والمشاريع السياحية المتزايدة فيها سيعمل توحيد علامات المرور بينها بشكل خاص ، وتوحيد انظمة النقل والمرور بشكل عام ، على خفض عدد المخالفات الناتجة عن اختلاف العلامات والانظمة وتقليل الجهد والنفقات المبذولة في ضبطها ، وكذلك تقليل تكاليف التوعية والتعليم في هذا المجال .

ج ـ بالنظر لضآلة الكمية المطلوبة من علامات الطرق في كل قطر من الاقطار العربية ، نجد أن اغلب هذه الاقطار تقوم باستيرادها من الدول المتقدمة حسب المواصفات التي تحددها بدلاً من

جدول رقم (١)

مقارنة بين ضحايا حوادث الطرق بين بعض الاقطار العربية وبعض الدول المتقدمة

القطـــر	القتلى لكل عشرة الاف سيارة لسنة ١٩٧١	الدولة	القتلى لكل عشرة الاف سيارة لسنة ١٩٧٠
الجمهورية العربية السورية	١٣٧	المانيا الغربية	١٢,١
الاردن	١٠٠	اسبانيا	٩,٥
المغـــرب	٨٣	الدانمرك	٨,٩
الجماهيرية العربية الليبية	٧٧	كندا	٦,٤
العراق	٦٢	بريطانيا	٥,٣
تونس	٤٥	امريكا	٤,٨

المصدر : احتسب من : الاردن ، مديرية الامن العام ، « المرور وعلاقته بالتنمية ، » ورقة قدمت الى : المؤتمر العربي لقادة الشرطة ، ٨ ، الرباط ، ١٩٨١ .

انتاجها محلياً لعدم تناسب الكميات المطلوبة مع تكاليف انشاء معمل خاص بذلـك وتصنيعها محلياً . الا أنه في حال توحيد هذه العلامات بين الاقطار العربية كافة فإن اجمالي الطلب بالتأكيد سيكون مبرراً اقتصادياً كافياً لانشاء معمل ، او اكثر ، لانتاج هذه العلامات ، اذ لا يختلف هذا الانتاج كثيراً بمتطلباته الفنية عن انتاج لوحات ارقام السيارات المنتجة حالياً في عدد من الاقطار العربية .

د ـ ان عدم توحيد علامات المرور ومواصفاتها بين الاقطار العربية وعدم وجود مرجع رسمي على المستوى القومي في هذا المجال يترك باب الاجتهاد مفتوحاً لكل قطر من الاقطار العربية . وقد تظهر نتيجة ذلك وجهات نظر متباينة داخـل القطر الـواحد من شـأنها تعطيـل استخدام هـذه العلامات ، او عرقلة استخدام علامات بمواصفات معينة . وتعتبر مثل هذه المجهـودات كلفة اجتماعية يتحملها القطر بالاضافة الى الكلفة المادية التي يتحملها بسبب تغيير العلامات وتكرارها باشكال ومواصفات مختلفة .

هـ ـ إن السائق الذي ينتقل بسيارته من قطر الى آخر ولا يلم بجميع العلامات الخاصة بالمرور، ولاسيما العلامات الارشادية ، لاختلافها بين الاقطار ، سيضطر للسؤال وضياع الوقت والجهد في التفتيش عن الطريق او المكان اللذين يقصدهما . ولكن اذا ما توحدت هذه العلامات واستخدمت

على اسس موحدة ساعدت السائق على اختصار الوقت ، ووفرت عليه الجهد ، وزرعت في نفسه الثقة والاطمئنان .

٢ ـ العوامل التنظيمية

بالاضافة الى ما تقدم تكتسب مسألة توحيد العلامات الخاصة بالطرق اهمية خاصة تستند الى عوامل تنظيمية ، والى كيفية الوصول الى تحقيق وحدة الانظمة الخاصة بالمرور بين الاقطار العربية . واهم هذه العوامل :

أ ـ ان لتوحيد العلامات دوراً اساسياً في توحيد قواعد المرور بشكل عام وهو ما تسعى الاقطار العربية الى تحقيقه تسهيلاً للنقل والتنقل بينها . واذا كان الهدف الاشمل هو توحيد جميع قواعد المرور بين الاقطار العربية فإن توحيد العلامات نفسها يصبح ضرورياً وأساسياً قبل توحيد قاعدة الالتزام بها . فهناك علامات مرور توضح وتحدد مسارات المركبات والدراجات ، وعلامات المناطق المسموح او غير المسموح فيها بالتجاوز والوقوف ، وعلامات للسرعة القصوى والدنيا ، وعلامات خاصة بالتقاطعات واولويات المرور ومناطق عبور المشاة ، الى آخره . وهذا كله يستلزم توحيد العلامات لأجل توحيد قواعد المرور الخاصة بذلك . ولو تمّ توحيد القواعد دون توحيد العلامات فإن ذلك سيؤدي حتماً الى مخالفة القواعد من قبل السائقين غير الملمين بها عند انتقالهم من قطر الى آخر ، وبالتالي الى عدم الاستفادة منها .

ب ـ لا يقل دور توحيد العلامات في تطبيق قواعد وشروط موحدة لمنح رخص القيادة في الاقطار العربية اهمية عن دوره في توحيد قواعد المرور . فقد اقر مجلس جامعة الدول العربية التوصية التي اتخذتها اللجنة الدائمة للمواصلات في مؤتمرها العاشر (تونس / حزيران / يونيو ١٩٦٥) والتي نصت على ما يلي : « قبول رخص قيادة السيارات الصادرة عن بلد عربي في البلدان العربية الاخرى ، مع السعي لتوحيد الشروط المفروضة على منح اجازات قيادة السيارات » . وبما أن المعرفة بعلامات المرور ومعانيها شرط اساسي في منح اجازات قيادة السيارات ، فقد اصبح التوحيد المسبق لهذه العلامات امراً ضرورياً للتأكد من سلامة تطبيق هذا القرار .

ج ـ اذا ما تم الاتفاق على علامات مرور موحدة فإن تنفيذها او تطبيقها لا يتطلب جهداً ونفقات كبيرة جداً قياساً الى ما يتطلبه توحيد الانظمة الاقتصادية والاجتماعية الاخرى . ولذا فإن مهمة توحيد تلك العلامات من الناحية التنظيمية مهمة مرنة وسهلة ، وبخاصة اذا حصل التطبيق تدريجاً بحيث لا يؤدي الى هدر كبير في الجهد والاموال .

ثانياً : المجهودات الدولية في توحيد علامات المرور ونتائجها وتطورها

مع انتقال العالم الى استخدام السيارات وتوسع شبكة الطرق البرية في القارتين الاوروبية والامريكية خلال العقدين الاول والثاني من القرن العشرين بدأت اهتمامات الدول المتقدمة

بتنظيم حركة المرور فيها وبينها وبين الاقطار الاخرى . وكانت نتيجة هذه الاهتمامات عقد اتفاقات ثنائية او اقليمية لتنظيم المرور على الطرق البرية ما لبثت ان تطورت الى اتفاقات دولية على نطاق عالمي عام ١٩٢٦ وعام ١٩٣١ . وبعد قيام هيئة الامم المتحدة اتجهت الجهود الدولية نحو عقد مؤتمر دولي لبحث مشاكل النقل البري بالسيارات املاً في الوصول الى اتفاقية دولية عامة وشاملة لتوحيد قواعد علامات المرور بين الاطراف المتعاقدة . وتم ذلك من خلال مؤتمرين للامم المتحدة عقد اولهما عام ١٩٤٩ ، والآخر عام ١٩٦٨ .

١ ـ مؤتمر الامم المتحدة واتفاق المرور على الطرق البرية لعام ١٩٤٩

لقد عقد هذا المؤتمز بهدف الوصول الى اتفاق عالمي جديد بشأن النقل البري بالسيارات ليحل بين الاطراف المتعاقدة محل الاتفاقين الدوليين اللذين عقدا في باريس عام ١٩٢٦ وهما : الاتفاق الدولي بشأن المرور على الطريق البرية (International Convention Relating to Road Traffic) والاتفاق الدولي بشأن مرور السيارات ؛ واتفاق عام ١٩٣١ على توحيد الاشارات الطرقية (Convention on the Unification of Road Signals) ، بعدما استقر الرأي على عدم مواكبة هذه الاتفاقات لتطورات حركة المرور في العالم ، وما يحتاج اليه من قواعد وانظمة موحدة تسهيلاً لعملية الانتقال والنقل بالسيارات بين الاقطار المختلفة .

وانعقد المؤتمر في جنيف خلال الفترة من ٢٣ / ٨ / ١٩٤٩ حتى ١٩ / ٩ / ١٩٤٩ وحضرته وفود من ٢٨بلداً بينها بلدان عربيان هما مصر ولبنان . كما حضرته (٦) دول اخرى بصفة مراقب.ونتيجة الاجتماعات والمناقشات التي دارت في المؤتمر توصل المؤتمرون الى صيغة اتفاق بشأن المرور على الطرق البرية ، وبروتوكول بشأن العلامات والاشارات الخاصة بالطرق ، بالاضافة الى اتخاذ مجموعة من القرارات والتوصيات العائدة الى تنفيذ الاتفاق والبروتوكول ، مع التحفظات التي تقدم بها بعض الدول الموقعة عليها . ويهمنا أن نذكر منها هنا القرار الذي يوضح الاسباب التي دعت المؤتمر الى وضع توحيد الاشارات والعلامات بصيغة بروتوكول ، لا بشكل اتفاق كما هي الحال بالنسبة لقواعد المرور ، اذ ورد في الفقرة (7h) من القرارات النهائية ان المؤتمر قد اخذ بعين الاعتبار عدم امكان التوصل في حينه الى اتفاق شامل على نظام عالمي موحد للعلامات والاشارات يكون مقبولاً لدى كل الدول ذات العلاقة . لذلك فقد تقرر صوغ بروتوكول يتضمن مجموعة من العلامات والاشارات وطرحه للتوقيع او الانضمام من قبل الدول التي ترغب في ان تكون طرفاً فيه . كما ورد في الفقرة نفسها انه بالنظر للرغبة العامة في التوصل في مرحلة لاحقة الى تأسيس نظام عالمي موحد للعلامات والاشارات الخاصة بالطرق فقد ارتأى المؤتمر انه من المستحسن قيام المجلس الاقتصادي والاجتماعي للامم المتحدة بتكليف لجنة النقل والمواصلات بمهمة اعادة النظر في الموضوع ، والاستعانة بالخبراء عند الضرورة ، وتقديم توصياتها للمجلس بشأن الخطوات اللازم اتخاذها بعد ذلك ، للوصول الى مثل هذا الاتفاق العالمي على نظام موحد .

وعلى الرغم من عدم الاتفاق على علامات واشارات مرور موحدة فقد تمكن المؤتمر من

الاتفاق على قواعد عامة لاستخدام هذه العلامات والاشارات تضمنها الفصل الثالث / المادة (١٧) من اتفاق المرور على الطرق البرية .

٢ ـ مؤتمر الامم المتحدة واتفاق المرور وعلامات الطرق لعام ١٩٦٨

لقد واصلت هيئة الامم المتحدة مجهوداتها في سبيل تطوير وتحديث علامات المرور وقواعده في العالم من خلال اجتماعات المجلس الاقتصادي والاجتماعي للامم المتحدة وقراراته بهذا الشأن ، واهمها ما يعود الى مراجعة اتفاق المرور وبروتوكول العلامات والاشارات لعام ١٩٤٩ ، بهدف توسيع نطاق شمولها بالشكل الذي يتناسب مع الحاجة لتسهيل المرور على الطرق البرية ، ويواكب التطورات التكنولوجية في هندسة الطرق ووسائط النقل والزيادة الكبيرة في عدد السيارات وحركة النقل والتنقل على الطرق البرية ، فعقد مؤتمر عام ١٩٦٨ في فيينا خلال الفترة الواقعة بين ٧ / ١٠ / ١٩٦٨ و ٨ / ١١ / ١٩٦٨ بدعوة من امين عام الامم المتحدة . وحضر المؤتمر مندوبون عن (٦٦) دولة من ضمنها ستة اقطار عربية هي : الجزائر والكويت وليبيا والمملكة العربية السعودية والسودان والجمهورية العربية المتحدة . كما حضره مراقبون من خمس دول اخرى وممثلون عن (٢٦) منظمة دولية من المنظمات الحكومية وغير الحكومية . وقد طرح امام المؤتمر للمناقشة مسودة خاصة باتفاق المرور على الطرق البرية ، ومسودة اخرى خاصة باتفاق علامات واشارات الطرق ، وعلى اساسها توصل المؤتمر الى الصيغة النهائية للاتفاقين وعرضا على الدول للتوقيع .

وقد نص اتفاق المرور على الطرق البرية الصادر عن هذا المؤتمر على أن يحل بين الاطراف المتعاقدة محل الاتفاق الدولي بشأن مرور السيارات والاتفاق الدولي بشأن المرور على الطرق البرية الموقّعين في باريس عام ١٩٢٦ ، واتفاق تنظيم مرور وسائط النقل ذات المحرك الذاتي بين الاقطار الامريكية الموقع في واشنطن عام ١٩٤٣ ، واتفاق المرور على الطرق البرية الموقع في فيينا عام ١٩٤٩ . كما نص اتفاق علامات واشارات المرور على ان يحل بين الاطراف المتعاقدة محل الاتفاق على توحيد الاشارات الموقع في جنيف عام ١٩٣١ وبروتوكول العلامات والاشارات الاخرى للطرق الموقع في جنيف عام ١٩٤٩ .

والجدير بالذكر ان اتفاق المرور على الطرق البرية لعام١٩٦٨ نص على ان تتولى الدول غير الاطراف[1] في اتفاق العلامات والاشارات للطرق تطبيق القواعد الخمس الخاصة بمفهوم العلامات والاشارات التي سبق ان نص عليها اتفاق عام ١٩٤٩ مع تعديل جزئي محدود .

اما اتفاق العلامات والاشارات الخاصة بالمرور عام ١٩٦٨ فبالاضافة الى كونه اكثر شمولاً لجهة عدد الدول والمنظمات المشاركة فيه والموقعة عليه ، وعدد العلامات والاشارات للطرق المتفق عليها قياساً ببروتوكول عام ١٩٤٩ ، فإنه جاء بقواعد ونصوص اكثر تحديداً لالتزامات الاطراف المتعاقدة واكثر توحيداً للعلامات والاشارات ، وتضمن في الوقت نفسه مرونة في كثير من المجالات

(١) لقد نص اتفاق العلامات والاشارات هذه على القواعد نفسها بالنسبة للدول الاطراف فيه .

التي تسمح للدول المتعاقدة باختيار القواعد والعلامات التي تناسب ظروفها وحاجاتها للمرور .

ولقد صنف الاتفاق هذه العلامات الخاصة بالطرق الى ثلاث مجموعات هي :

أ ـ علامات التحذير من الخطر
ب ـ العلامات التنظيمية وتنقسم الى ثلاثة انواع
ج ـ العلامات الارشادية وتنقسم الى سبعة انواع .

وجاء الاتفاق بقواعد لاستخدام كل مجموعة من هذه العلامات ، بالاضافة الى تحديد اشكالها والوانها . ويهمنا هنا أن نشير الى المرونات التي قدّمها الاتفاق لتطبيق تلك القواعد والتي ترك امر توحيدها للمجهودات القطرية والاقليمية . فقد اشارت الفقرة (٢) من المادة (٥) الى ما يلي : « حيثما يسمح الاتفاق باختيار العلامات والرموز من بين عدة بدائل :

ـ تتعهد الاطراف المتعاقدة باختيار علامة واحدة او رمز واحد في انحاء اقطارها كافة .
ـ تسعى الاطراف المتعاقدة للوصول الى اتفاقات اقليمية على هذه الاختيارات .
ـ تطبق احكام المادة (٣) الفقرة (ثالثاً) من هذه الاتفاقية على العلامات والرموز التي لا يتم اختيارها » .

أما بالنسبة لقياسات العلامات فقد ورد في الفقرتين (٤ بي) و (٤سي) من المادة (٦) بعض التوصيات التي يمكن الاتفاق عليها وتوحيدها قطرياً واقليمياً . كما نصت المادة (٨) من الاتفاق على مرونات اخرى في تطبيق العلامات والاشارات ترك بموجبها المجال مفتوحاً امام الاطراف المتعاقدة لتعديل العلامات او توضيحها حسب الظروف السائدة ، فورد في هذه المادة : « تسعى الاطراف المتعاقدة التي ترغب في استخدام اي علامة او رمز لم يرد وصفها في هذه الاتفاقية وفقاً للمادة (٣) الفقرة اولاً (أ ـ ٢) ، الى تحقيق اتفاق اقليمي على مثل هذه العلامات والرموز الجديدة » .

وعلى الرغم من ان الاتفاق كان اكثر تحديداً في وضع قواعد الاشارات الضوئية للمرور بالمقارنة بقواعد علامات المرور ، الا انه ترك كذلك بعض المجال للاختيار بين بعض البدائل او لتبني بعض التوصيات او رفضها من قبل الاطراف المتعاقدة .

ثالثاً : المجهودات العربية في توحيد علامات المرور ونتائجها وتطورها

بالنظر لتفاقم مشاكل المرور في الاقطار العربية وتزايد الحاجة للوصول الى حل مناسب لها على اسس موحدة ، وفي ضوء النتائج التي ادت اليها المؤتمرات الدولية لشرطة المرور والاتفاقات الدولية بشأن تنظيم وتوحيد قواعد المرور والعلامات والاشارات ، تولت جامعة الدول العربية ، عبر ادارة المواصلات فيها ومؤتمرات اللجنة الدائمة للمواصلات ، مهمة تنسيق المجهودات العربية وتكثيفها في هذا المجال ، فكانت النتيجة عقد المؤتمر العربي الاول للمرور في القاهرة خلال الفترة الواقعة بين ٢٠ و ٢٥ ايار / مايو ١٩٧٢ ، لمناقشة كل الموضوعات المهمة المتعلقة بقضايا المرور والمدرجة في مشروع جدول اعمال المؤتمر ومنها :

ـ المشروع الموحد لقواعد المرور على الطرق في البلاد العربية وضمنه ملحق بـالاشارات الضوئية والعلامات الخاصة بالطرق والخطوط الارضية وبالاعتماد على اتفاقية فيينا عام ١٩٦٨ .

ـ الاتفاق على موضوع دراسة المؤتمر العربي الثاني للمرور وتحديد موعد ومكان انعقاده .

وقد تم اتخاذ ما يقرب من ثلاثين قراراً من بينها قرار المشروع العربي الموحد لقواعد المرور على الطرق في البلدان العربية والدعوة لعقد المؤتمر الثاني للمرور بالبلدان العربية .

ويتضح ان التوصيات التي تبناها المؤتمر بحاجة الى ابحاث مستفيضة ،ومتابعة مستمرة ، وتقويم للنتائج التي تمخضت عن تطبيقها في الأقطار العربية ، اذ طرحت مشاكل المرور ثانية بعد انعقاد المؤتمر العربي الاول للمرور على اللجنة الدائمة للمواصلات في مؤتمرها الثالث عشر المنعقد في القاهرة خلال الفترة الواقعة بين ٢٤ و ٢٧ كانون الثاني / يناير ١٩٧٧ فاتخذت بشأنها التوصية التالية :

« التأكيد مجدداً على ضرورة اهتمام الدول العربية بتنفيذ توصيات المؤتمر العاشر والمؤتمر الحادي عشر للجنة الدائمة للمواصلات وقرارات المؤتمر العربي الاول للمرور والخاصة بمشاكل المرور » .

وكذلك طرح تنفيذ توصيات المؤتمر العربي الاول للمرور في جدول اعمال المؤتمر الثالث لقادة الشرطة العرب الذي دعت اليه منظمة الدفاع الاجتماعي وانعقد في نيسان / ابريل ١٩٧٥ في طرابلس بليبيا . وبعد مناقشة مستفيضة للموضوع توصل المؤتمر الى ما يلي :

ـ لم يحدد في توصيات المؤتمر العربي الاول للمرور وقت او فترة زمنية لتطبيق التجربة ، ولم تقدم اقتراحات محددة حول معظم التوصيات ، والجوانب الفنية لهذه التوصيات ، غير موضحة لغايات تنفيذها .

ـ الدعوة الى عقد مؤتمر المرور العربي الثاني باقرب فرصة ممكنة .

وحتى الآن لم يتم عقد المؤتمر المطلوب ولا قدّمت الملاحظات والدراسات الموصى بها .

رابعاً : جهود مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في توحيد علامات المرور بين الاقطار العربية

لقد سبقت الاشارة الى ان المجلس بادر الى الاهتمام بهذا الموضوع بقراره الرقم ٧٩٤/ د ٣٤ بتاريخ ٦ / ١٢ / ١٩٧٩ المتضمن في الفقرة(ثانياً ـ٧) منه تكليف الامانة العامة للمجلس القيام باعداد دراسة لتوحيد الاشارات والعلامات كدراسة مكملة لمشروع شبكة الطرق البرية العربية . وفي سبيل ذلك تولت الامانة العامة للمجلس جمع المعلومات من الاقطار العربية وطلبت موافاتها باشارات وعلامات الطرق المتبعة فيها ، والقواعد المطبقة بشأنها ، تمهيداً لتحضير دراسة اولية تستوعب كل ما هو معمول به في الاقطار العربية ، ولغايات تنظيمية ضمن اطار عربي ينسجم مع

الالتزامات الدولية ويضفي وضوحاً اشمل واكمل على واقع هذه العلامات والاشارات المطبقة فيها فعلاً . وفيما يلي نبين المعلومات التي وردت بقدر تعلق الامر بعلامات واشارات الطرق ، وحسب تسلسل ورود الاجوبة على الامانة العامة للمجلس :

١ ـ الجمهورية العراقية

تبين ان اشاراتها منسجمة من حيث المضمون العام مع اشارات الطرق المتفق عليها في اتفاق فيينا عام ١٩٦٨ . وقد صدرت هذه الاشارات بموجب لوحة خاصة بها ، وهي مقسمة الى اربعة اقسام .

٢ ـ دولة قطر

تبين ان هناك (٤٧) اشارة طريق جميعها مطابقة للاشارات الدولية المتفق عليها في اتفاق فيينا عام ١٩٦٨ وهي محددة المعاني واضحة المواصفات .

٣ ـ جمهورية السودان الديمقراطية

تبين ان العلامات المستخدمة فيها هي علامات الحركة الدولية ، وانها مقسمة الى ثلاثة اقسام .

٤ ـ المملكة الاردنية الهاشمية

اعتمدت الاشارات الواردة في اتفاق فيينا عام ١٩٦٨ ، وتم ترتيبها بموجب لوحة خاصة بها . وقد قسمت وفق ملاحق اتفاق فيينا الى سبعة ملاحق ، بالاضافة الى الاشارات الضوئية والخطوط على ارضية الطرق ومعانيها .

٥ ـ الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية

اعتمدت الاشارات المطابقة للعلامات الدولية وقسمتها الى خمسة اقسام . كما وضعت الاشارات بشكلها الدولي وترجمت معانيها للعربية فانسجمت مع الاشارات الدولية بكاملها باستثناء بعض الاشارات .

٦ ـ الجمهورية العربية السورية

اعتمدت الاشارات الدولية كما هي في اتفاق عام ١٩٦٨ بشكل متكامل ، وعملت على توضيح هذه الاشارات باشكالها ، وترجمة دلالاتها الى اللغة العربية ، واضافت اليها شاخصتين .

٧ ـ المملكة المغربية

تستعمل الاشارات والالوان والترقيم المنسجم مع اتفاق فيينا لعام ١٩٦٨ كلياً ، باستثناء بعض الاشارات المعتمدة محلياً . وقد قسمت الاشارات الى احد عشر قسماً .

٨ ـ الجمهورية التونسية

استعملت الاشارات الطرقية وفق اتفاق فيينا لعام ١٩٦٨ بالصيغة الفرنسية ووفق تقسيماتها الدولية ، وعملت على ترجمتها الى اللغة العربية .

٩ ـ دولة الكويت

تبين ان دولة الكويت قامت بتوحيد الاشارات والعلامات طبقاً لنصوص اتفاق فيينا عام ١٩٦٨ .

١٠ ـ دولة البحرين

تبين أنها اعتمدت اشارات للطرق مطابقة للاشارات الدولية ومقسمة الى خمسة اقسام .

١١ ـ دولة الامارات العربية المتحدة

إن انشاء الطرق الخارجية واشاراتها تنفذ في دولة الامارات العربية المتحدة وفق طريقتين : الطريقة الاولى تتبعها وزارة الاشغال العامة والاسكان الاتحادية المسؤولة عن انشاء الطرق بين الامارات والمدن الكبيرة ، وتعتمد حالياً النظام المطبق في الدول الاوروبية طبعة شباط / فبراير ١٩٧٤ ، ويعرف بـ : (European Conference of Ministers of Transport (E.C.M.T.) والطريقة الثانية تتبعها الحكومات المحلية في انشاء الطرق الخارجية الموجودة على حدود كل امارة ، وتتبع كل امارة نظاماً معيناً خاصاً بها .

الاستنتاجات والتوصيات

يتضح مما تقدم :

١ ـ على الرغم من انه لم يصادق على اتفاق فيينا او ينضم اليه من الاقطار العربية حتى ٣١ / ٥ / ١٩٨٠ سوى قطرين هما البحرين والكويت ، و على الرغم من ان الاتفاق قد دخل حيز التنفيذ في ٦ /٦ / ١٩٧٨ ، فإن اغلب الاقطار العربية التي زودت الامانة العامة للمجلس بمعلومات عن علامات الطرق المطبقة فيها تحاول اتباع الاشارات الدولية المحددة في اتفاق فيينا الذي قرره مؤتمر المرور العربي الاول بترجمات مختلفة قد تنطبق على الواقع وقد تأتي بمعنى اجمالي ، مما يتطلب توحيدها ضمن معان عربية محددة . والاقطار العربية في تطبيقها لهذه الاشارات قد تأثرت بما يلي :

- ـ التوقيع المباشر على الاتفاق الدولي لعام ١٩٦٨ .
- ـ التأثر باقطار عربية مجاورة .
- ـ التأثر بقرارات مؤتمر المرور العربي الاول .
- ـ الاتصال البري بين الاقطار العربية والدول الاوروبية وامتداد طرقها الى الطرق الدولية .

٢ ـ إن الاقطار العربية تتفق فيما بينها على الاطار العام باعتماد اشارات الطرق الدولية ، ولكن هذه الاشارات غير مطبقة بجميع تفاصيلها الصحيحة التي تخدم هدف التوحيد الاقتصادي ، وتخفيض الكلفة ، وتجنب الاجتهاد الفردي ، مع وجود اشارات مخالفة للمفهوم الموحد للمقاييس او المواقع ، او وجود بعض الاشارات في غير اماكنها المناسبة .

٣ ـ إن مشروع توحيد قواعد المرور الذي تضمن ملحقاً بالاشارات والعلامات والذي اقر في المؤتمر العربي الاول للمرور جاء موضحاً لشكل اشارات وعلامات الطرق من حيث اصنافها وتسمياتها والاغراض التي ترمز اليها. الا انه يلاحظ ان الدول العربية لا تزال تختلف في تصنيف هذه الاشارات والاصناف المطبقة فيها وحتى في تسمياتها . كما يلاحظ أن ملحق الاشارات والعلامات المشار اليه قد جاء خالياً من المواصفات الفنية وقواعد تحديد مواقع العلامات واستعمالها .

٤ ـ في كثير من المجالات التي سبق ذكرها في هذه الدراسة يترك اتفاق فيينا لعام ١٩٦٨ الباب مفتوحاً امام الدول لاختيار العلامات او الالوان التي ترتأيها السلطات المختصة وفق الظروف السائدة في كل دولة مع التوصية بالعمل على توحيد هذه العلامات او الالوان على المستوى القطري او الاقليمي .

٥ ـ يسمح اتفاق فيينا باستخدام اللوحات والرموز الاضافية لتوضيح معنى العلامات والاشارات باللغة الوطنية بينما نجد ان بعض الاقطار العربية لا تزال تستخدم اللغات والرموز الاجنبية على علاماتها فقط مما يؤدي الى صعوبة فهمها من السائق العربي غير الملّم بتلك اللغات .

٦ ـ لقد حدد الاتفاق اربعة احجام للعلامات الخاصة بالطرق دون تحديد قياساتها ، اذ ترك هذا الامر الى الدول الموقعة عليه لاختيار القياسات التي تتناسب مع طبيعة طرقها ، والسرعات المقررة فيها ، وظروفها المناخية . هذا بالاضافة الى ان كثيراً من مواد الاتفاق الاخرى قد جاءت بصيغة توصيات لا بصيغة مواد ملزمة . ولذلك فإن تطبيقها متروك للاختيارات القطرية والاتفاقات الاقليمية .

وبالنظر لاهمية توحيد العلامات والاشارات بين الاقطار العربية على اسس صحيحة كخطوة اساسية في سبيل توحيد قواعد المرور وانظمة النقل في الوطن العربي تمشياً مع التوسع الكبير في شبكة الطرق البرية العربية وتزايد حركة النقل والتنقل بينها ، وبالنظر للعوامل الاقتصادية والاجتماعية والتنظيمية التي تكون بمجموعها حافزاً قوياً لتبني مشروع توحيد علامات واشارات الطرق بين الاقطار العربية ، فإن الامانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية تبين انها سائرة الآن في الاتجاهات التالية :

ـ قيام الاقطار العربية بدراسة امكانية الانضمام الى اتفاقية العلامات والاشارات الطرقية الموقعة في فيينا عام ١٩٦٨ .

- اعداد مشروع اتفاقية عربية جماعية يتم بموجبها توحيد العلامات والاشارات بين الاقطار العربية وتوحيد القواعد الخاصة بتطبيقها والمواصفات والقياسات الفنية لها بحيث لا تتعارض هذه الاتفاقية مع نصوص اتفاق فيينا الدولي لعام ١٩٦٨ وتعديلاته . ومن ثم طرح مشروع الاتفاقية على الاقطار العربية لمناقشته وابداء رأيها فيه تمهيداً لاقراره .

- اعداد الدراسات الاقتصادية والفنية اللازمة لانشاء مصانع اشارات طرقية اقليمية تغطي حاجات الاقطار العربية ، مع ايجاد التسهيلات التي تساعد هذه المصانع على تأمين اشارات بمستوى عال من الجودة وكفاية الانتاج بكلفة منافسة للانتاج الاجنبي .

الفصل التاسع

السكك الحديدية في الوطن العربي

رعد العمري

مقدمة

يستهدف البحث اعطاء صورة عن واقع حال شبكات السكك الحديدية في الوطن العربي ، وآفاق تطورها في المستقبل على المدى القريب والبعيد، والمجالات المتاحة لوضع هذه الشبكة في خدمة الاهداف القومية الرامية للتقريب بين الاقطار العربية في كافة المجالات بهدف تحقيق الوحدة الاقتصادية والسياسية المرجوة ضمن خطة عملية قابلة للتنفيذ . وقد توخينا في البحث الايجاز والتركيز لابراز النقاط الرئيسية العامة ، وعدم الخوض في التفاصيل. وتم تبويب البحث كما يلي :

- خطوط السكك الحديدية الموجودة حالياً في الوطن العربي ، وانواعها ، ومدى كفايتها ، والخدمات التي تؤديها من نقل البضائع والاشخاص في الاغراض المدنية والعسكرية .
- الخطوط الضرورية لاستكمال الشبكة في الوطن العربي ، الجديد منها والمكمل لخطوط موجودة ، ومبررات كل مشروع .
- التنويع والتماثل في الخطوط المنشأة والمقترحة .
- المدى الذي قطعته مشاريع انشاء الخطوط الجديدة في كل بلد عربي ، والعوامل الايجابية والسلبية في التنفيذ .
- الفوائد المتوخاة من استكمال شبكة الخطوط الحديدية من جميع الوجوه الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية والثقافية .
- الجوانب المالية من جميع الوجوه الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية والثقافية .
- الجوانب المالية في مهمة استكمال الخطوط الحديدية .
- الموارد المالية المتاحة الآن وتلك التي يجب توافرها لتحقيق هذا الغرض .
- جوانب عامة واستنتاجات وتوصيات .

اولاً : خطوط السكك الحديدية الموجودة حالياً

منذ اقدم العصور كان الوطن العربي بموقعه الجغرافي يمثل حلقة الوصل في نقل السلع والتجارة ، ونقطة التقاء وتبادل الافكار والخبرات العالمية . هذا علاوة على انه كان يمثل الجسر الذي بواسطته يتم الانتقال من اوروبا الى آسيا والشرق الاقصى وافريقية . وقد ازدادات اهمية هذا الموقع في القرنين الاخيرين بعدما تطورت وسائط النقل ، ومنها النقل بالسكك الحديدية ، وقامت الدول الاستعمارية باستخدام هذا الجزء من العالم لاغراضها العسكرية ، وانشأت لهذا الغرض عدداً من خطوط السكك لتخدم متطلباتها الآنية ، فتم فعلاً قلع قسم من هذه الخطوط بعد انتفاء الحاجة الآنية ، وابقي على القسم الآخر . وطرق المواصلات ، ومنها السكك الحديدية ، كان سبب انشائها الاول خدمة مصالح واغراض الجهات الاستعمارية التي تعاقبت على الوطن العربي . وقد جعل هذا الواقع الاقطار العربية تواجه ،بعدما حصلت على استقلالها، صعوبات جمة في حركة انتقال الاشخاص والسلع فيما بينها . ولذا فإن الصورة التي اصبحت خطوط السكك الحديدية عليها بعد نيل الاستقلال مباشرة قد تميزت بالمزايا السلبية التالية :

- محدودية شبكة خطوط السكك وقصر اطوال الخطوط في الاقطار التي تتوافر فيها خطوط السكك الحديدية بالمقارنة مع دول اخرى في العالم .
- عدم وجود خطوط للسكك الحديدية اصلاً في اغلبية الاقطار العربية .
- التفاوت في المقاييس والمواصفات المعتمدة في القطر الواحد او بين الاقطار المتجاورة .
- توزيع الخطوط يخدم في اغلبيته اهدافاً قطرية ، والوطن مفتقر الى مسارات تخدم اكثر من قطر عربي واحد .
- المستوى المنخفض لمواصفات الخطوط القائمة من ناحية استيعاب النقل او الوزن المحوري او السرعة المسموح بها عليها .
- انخفاض نسبة حصة خطوط السكك الحديدية من مجموع نقل المسافرين والبضائع الى مجموع المنقولات بوسائط النقل الاخرى .

ولقد تميزت السنوات التي اعقبت الاستقلال الوطني في كافة الاقطار العربية التي كانت تمتلك خطوطاً للسكك الحديدية بأن تركزت الجهود على صيانة وادامة الخطوط التي كانت قائمة ، وفي احسن الاحوال تقويتها ورفع كفايتها ، إذ كان عدم توافر الاموال اللازمة لاستثمارها في مشاريع جديدة للسكك يمثل عائقاً مهماً في توسيع الشبكة وبناء خطوط جديدة . الا أنه من الملاحظ ، وبخاصة خلال العقدين الاخيرين ، ان الانظار اتجهت الى ايلاء موضوع انشاء خطوط سكك جديدة اهمية خاصة في اطار الحاجة الى البنى الاساسية التي تعزز الاقتصاد الوطني للاقطار العربية . وكان هذا الاتجاه في البدء ينصب على تحقيق منافع في اطار القطر الواحد . وتميز العقد الاخير باهميته خاصة عندما بدأ التفكير بصورة جدية لايجاد نوع من الانسجام والتكامل بين

الخطوط القائمة على نطاق قطري ، وايجاد شبكة للسكك الحديدية يمكن أن تخدم اكثر من قطر عربي ، وتحقق منافع متبادلة منها تأمين انتقال الافراد او السلع . ولعل اهم هذه المشاريع التي يجدر الاشارة اليها ، والتي تتفاوت في الوقت نفسه بالمراحل التي وصلت اليها ، هو اعادة انشاء جزء كبير من خط سكة حديد الحجاز الذي سيؤدي عند انشائه الى ربط سورية بالاردن والسعودية ، وكذلك ربط سورية بالعراق عن طريق دير الزور ـ القائم ، وربط الكويت بالعراق ، وربط السودان بمصر ، وربط ليبيا بمصر ، وربط ليبيا بتونس ، الى جانب المشاريع الاخرى التي جرى التفكير فيها وما زالت بحاجة الى استكمال الدراسات وبلورتها . .

وتتضح اهمية انشاء وتوسيع شبكات السكك الحديدية في اقطار الوطن العربي من خلال النظرة الى خارطة الوطن العربي الجغرافية والديموغرافية والاقتصادية التي بالامكان استخلاص الخصائص التالية منها :

ـ اتساع الرقعة الجغرافية للوطن العربي وامتدادها، وارتفاع حصة المواطن الواحد من وحدات المساحة بالمقارنة مع بقية بلدان العالم .
ـ بُعد المناطق التي فيها تجمّعات سكانية كثيفة بعضها عن بعض في الوطن العربي بصورة عامة ، وفي المشرق العربي بصورة خاصة .
ـ الطبيعة المنبسطة للارض في اغلبية الاقطار العربية .
ـ توافر مصادر الطاقة والمعادن والمنشآت الصناعية وتوزعها على اماكن متباعدة .
ـ توافر الاراضي الجيدة للزراعة .
ـ التطور السريع لانشطة الاقتصاد المختلفة .

ولما كان النقل بالسكك الحديدية اكثر وسائط النقل اقتصاداً في المسافات البعيدة ، وكان لمنشآتها الثابتة صفة الديمومة لفترات زمنية طويلة ، فإن الاستثمارات التي تخصص لها تعتبر ذات مردودات عالية على المدى البعيد . هذا على الرغم من كون حجم هذه الاستثمارات كبيراً في البداية بالمقارنة مع غيرها من وسائط النقل الاخرى .

في الاقطار العربية خطوط للسكك الحديدية بمقاييس اتساع مختلفة . وفيما يلي جدول رقم (١) يوضح اطوال شبكات الخطوط العاملة حالياً في الاقطار العربية التي فيها خطوط للسكك الحديدية علماً بأن الارقام الواردة خاضعة للزيادة او النقصان بحدود طفيفة ، وذلك لتعدد المصادر المستمدة منها هذه المعلومات ، وهي بصورة عامة لغرض اعطاء فكرة عامة عن اطوال واتساع السكك العاملة حالياً .

يتضح من الجدول المذكور ان مجموع اطوال شبكات الخطوط في الاقطار العربية كافة لاتزيد عن ٢٤٠٠٠ كلم . واذا علمنا ان في انكلترا وحدها شبكة من خطوط السكك تقدربـ ٤٥٠٠٠ كلم وفي فرنسا حوالى ٥٠٠٠٠ كلم وفي المانيا الاتحادية وحدها ٦٦٠٠٠ كلم امكننا أن نلاحظ الفرق الكبير بين مجموع اطوال شبكة السكك الحديدية في اقطار الوطن العربي وطول الشبكة القائمة في

جدول رقم (١)

اطوال شبكات الخطوط العاملة حالياً في الاقطار العربية

الشبكـة	اجمالي اطوال الخطوط اتساع ١٤٣٥ ملم (بالكيلومتر)	اجمالي اطوال الخطوط اتساع ١٠٠٠/١٠٥٠ملم (بالكيلومتر)	اطوال الخطوط المزدوجة (بالكلومتر)
السكك الاردنية	—	٥٣٠	—
السكك التونسية	٦٠٩	١٦٤٨	١٨
السكك الجزائرية	٣٤٥٠	١٤٤٠	١٦٨
السكك السورية	١٥٠٠	١٩٠(أ)	—
السكك السودانية	—	٥٠٠٠	—
السكك السعودية	٥٦٠	—	—
السكك العراقية	١١٣٠	٤٣٠	—
السكك المغربية	٢٣٨٠	—	١٦٠
السكك المصرية	٣٩٠٠	—	٩٥٠
السكك اللبنانية	٢٨٠	٩٠	—

(أ) خطوط غير عاملة في الوقت الحاضر للجزء المؤدي الى لبنان .

كل بلد من البلدان المتقدمة المذكورة ، على الرغم من اتساع الرقعة الجغرافية للوطن العربي ، وعدد النفوس فيه . هذا من ناحية ، ومن ناحية اخرى فإن الاختلاف في اتساع الخطوط المتوافرة يشكل صعوبة كبيرة في حركة النقل ضمن القطر الواحد ، او فيما بين الاقطار ، اذ تؤلف الخطوط القياسية ذات اتساع (١٤٣٥ ملم) حوالى ٦٠ بالمائة من اجمالي اطوال الخطوط ، وتمثل بقية الاتساعات حوالى ٤٠ بالمائة منها . واذا ما استثنينا مسارات محدودة تربط بين اكثر من قطر عربي لاحظنا ان الخدمات التي تؤديها شبكات خطوط السكك تنحصر في اداء مهمات نقل السلع والبضائع في اطار القطر الواحد ، وان نسبة كبيرة من خطوط السكة ، وبخاصة في اقطار المغرب العربي ، تؤدي خدمات نقل المواد الخام من المناجم (مثل الفوسفات) لاغراض التصدير بالدرجة الاولى ، او التعدين في بعض الاحيان . وتعتبر حصة شبكة الخطوط في نقل المسافرين منخفضة بسبب عدم استيعاب الخطوط ، وانخفاض مواصفاتها بصورة عامة ، اذ هي خطوط منفردة لا تكاد تغطي الحاجة الى نقل البضائع والسلع بصورة رئيسية . اما الخدمات التي تؤديها شبكات خطوط السكة للاغراض العسكرية فتعتبر محدودة جداً لسببين ، الاول الطريقة التي تمتد بها هذه الخطوط بصورة عامة داخل القطر الواحد ، او بين الاقطار ، والآخر عدم كفاية استيعاب هذه الخطوط من المنقولات العامة المطلوبة . وفي اغلب الاحيان ، وعند الحاجة الى استخدام خطوط السكك

الحديدية للاغراض العسكرية، فإن ذلك يتم على حساب بقية المنقولات بسبب محدودية استيعاب الخطوط .

ثانياً : الخطوط الضرورية لاستكمال الشبكة في الوطن العربي

بعد عرض شبكة الخطوط في الوطن العربي يمكن تشخيص اهم المحاور التي قد تربط بعد اكمالها عدداً كبيراً من الاقطار العربية بخطوط الشبكة الحديدية وهذه المحاور هي :

١ - محور اللاذقية - حلب - دير الزور - القائم - بغداد - بصرة - الكويت .

٢ - محور دمشق - عمان - معان - المدينة (الجزء الاكبر من خط الحجاز القديم) .

٣ - محور وادي حلفا على الحدود السودانية - اسوان - القاهرة - الاسكندرية - الحدود الليبية - طرابلس الغرب - صفاقس (في تونس) .

يبلغ طول المحور الاول حوالى ١٧٠٠ كلم ، ويعتبر من اقصر المحاور التي يمكن أن تربط سورية بالعراق والكويت فالسعودية واقطار الخليج العربي . واهم مبررات هذا المحور ان الجزء الاكبر منه وقدره ١٤٠٠ كلم نفذ فعلًا او هو في مرحلة التنفيذ باتساع موحد (١٤٣٥) ملم ؛ وانه يعتبر اقصر ربط بالشبكة الاوروبية دون حاجة الى تحويل المحولات ؛ وأنه بعد تمديده من الكويت جنوباً يؤمن ربط هذا القطر بالرياض في السعودية وبأقطار الخليج العربي، ويتكامل مع شبكة السكك ذات الاتساع المشابه القائمة في السعودية ؛ وانه يقصر المسافة بين حلب وبغداد بحوالى ٢٥٠ كلم من المسار الحالي متمثلة في (دير الزور - الحسكة - القامشلي) .

ويبلغ طول خط السكة الذي سيجعل هذا المحور كاملًا حوالى ٣٠٠ كلم،منها حوالى ١٥٠ كلم بين دير الزور القائم ، وحوالى ١٥٠ كلم بين البصرة والكويت . ولا تقوم صعوبات فنية في طريق تحقيقه .

ويعتبر المحور الثاني الجزء الاكبر من خط الحجاز القديم ذي الاتساع الضيق (١٠٥٠ ملم) ويبلغ طوله ١٢٠٠ كلم منها ١٣٦ كلم في سورية و ٣٨٣ كلم في الاردن و ٦٨٠ كلم في السعودية . وقد انشيء هذا الخط بين ١٩٠١ و ١٩٠٨ ، واستخدم في النطاق التجاري على مدى (١٠) سنوات ثم توقف استعماله في نهاية الحرب العالمية الاولى وقلع قسم كبير منه ، ولاسيما الجزء الكائن في السعودية ، ولم يبق منه عاملًا حالياً الا جزء طوله ١٥٠ كلم يقع في القطر الاردني تمت تقويته وتحديثه مؤخراً لكي يرتبط بخط العقبة الذي انشيء حديثاً . وستحقق اعادة انشاء هذا الخط باتساع قياسي ١٤٣٥ ملم فوائد عدة للاقطار العربية الثلاثة علاوة على فوائد لاقطار اخرى في المستقبل ، بعد تمديده من السعودية جنوباً ، وربطه بشبكة السكك السعودية بين الظهران والرياض . واهم مبررات هذا المحور أنه سيحقق ربطاً جيداً بخطوط السكة بين سورية والاردن والسعودية ، ويؤمن الربط بموانىء البحر الابيض المتوسط واوروبا (عن طريق دمشق - حمص) .

وسوف يكون الربط فيما بعد بين المحورين الاول والثاني ممكناً وعملياً ومنسجماً مع شبكة السكك داخل السعودية ، القائم منها والمخطط لاقامته .

ويبلغ طول المحور الثالث حوالى ٣٠٠٠ كلم يربط كلاً من السودان ومصر وليبيا وتونس وهناك ضمن القطر المصري على هذا المحور خطوط قائمة فعلاً باتساع (١٤٣٥ ملم) يقدر طولها بـ (١٧٣٠) كلم تربط بين اسوان في الجنوب والحدود المصرية الليبية في الغرب . عبر القاهرة والاسكندرية ، اي ان حوالى ٦٠ بالمائة من طول المحور قائم فعلاً . وعند تنفيذ بقية الحلقات المفقودة وهي اسوان ـ الحدود السودانية (٤٥٠ كلم) ، والقاهرة ـ طرابلس الغرب ـ صفاقس بطول ٩٠٠ كلم تقريباً ، يمكن أن يؤمن هذا المحور فوائد عديدة للاقطار العربية التي سيربط بينها ، علاوة على احتمالات تمديد هذا المحور في المستقبل الى الجزائر والمغرب غرباً والى سائر الاقطار الافريقية جنوباً .

واهم مبررات هذا المحور هي :

ـ إن الجزء الاكبر منه منشأ بالفعل وبمقياس جيد (اتساع ١٤٣٥ ملم) .
ـ يربط بين اربعة اقطار عربية في افريقية والمغرب العربي .
ـ ليس من عائق فني مهم في سبيل تنفيذه سوى الجزء الذي سيربط المحور بشبكة السكك السودانية ذات الاتساع الضيق (١٠٥٠ ملم) . ويمكن تلافي ذلك في المستقبل واعتماد تحويل الحمولات في المراحل الاولى من الخطوط ذات الاتساعين المختلفين لحين ايجاد خط سكة بالاتساع نفسه الى داخل السودان .

ـ سيؤمن الربط لاول مرة بين الاقطار العربية في المغرب العربي واقطار القارة الافريقية بخط سكة .

ـ ابرمت اتفاقات ثنائية وجرت دراسات على ربط قسم من حلقات هذا المحور ـ واهمها طرابلس الغرب في ليبيا ، وصفاقس في تونس ، واسوان ـ الحدود المصرية السودانية ، مما سيسهل قيام هذا المحور .

ثالثاً : التنويع والتماثل في الخطوط المنشأة والخطوط المقترحة

يتضح مما ورد التباين بين اتساعات خطوط السكة المتوافرة في اقطار الوطن العربي . ومن اجل تجنب الصعاب الناجمة عن هذا التباين تتجه النية الى ضرورة ايجاد خطوط ذات اتساع موحد على المدى القريب والبعيد . وبما ان الاتساع القياسي (١٤٣٥ملم) معتمد حالياً في اكثر بلدان العالم، وبخاصة البلدان الاوروبية ، حيث اثبتت التجارب كفايتها عليه ، فإن اعتماد هذا الاتساع من قبل الاقطار العربية كافة سيحقق فوائد عديدة في سهولة حركة انتقال البضائع والاشخاص وبكلفة اقل . ومن اجل تحقيق هذا الهدف يمكن برمجة انشاء المشاريع الجديدة

لخطوط ـ السكك على مرحلتين . تنصب المرحلة الاولى على مشاريع انشاء خطوط سكة جديدة بموجب الاتساع الموحد ، وتكون المرحلة الثانية تحوير الخطوط ذات الاتساعات المختلفة الى الاتساع الموحد . وتجدر الاشارة بهذا الصدد الى تجربة السكك في القطر العراقي . فقد كان يربط بغداد بالبصرة خط متري قديم بطول ٥٤٠ كلم ،وبعد انشاء الخط القياسي (١٤٣٥ ملم) ليخدم المسار نفسه ويربط بغداد بالبصرة حتى ام قصر ، اتخذ قرار بعد دراسة مستفيضة للموضوع برفع الخط المتري نهائياً . وبذا امكن ربط جنوب العراق بشماله بخط ذي مقياس موحد ، خصوصاً ان الربط بين بغداد والموصل ،ومن ثم بالشبكة السورية والتركية ، كان بخط ذي مقياس (١٤٣٥ ملم) ، وهو يربط القطر العراقي بشبكة السكك الاوروبية .

لقد مكن هذا الاجراء من ايصال الحمولات المستوردة من اوروبا الى ميناء البصرة وام قصر وبالعكس ، دون حاجة الى تحويل الحمولات ، علاوة على التمكن من توحيد الوحدات المتحركة ووحدات السحب ، مما سهل اعمال الصيانة والتجانس في اساليب تشغيل وتسيير القطارات ، وبهذه الطريقة يمكن توجيه الاستثمارات التي ستخصص لمشاريع السكك لكي تؤدي بالنتيجة الى ايجاد شبكة سكك حديدية ذات اتساع موحد . وعلى الرغم من علمنا بالصعوبات التي تحيط بتحقيق مثل هذا الهدف ، ولاسيما ان هناك اقطارا عربية فيها شبكة كاملة لخطوط ذات اتساع ضيق فقط ، الا انه يمكن باعتقادنا اخضاع هذا الهدف الى برنامج عمل يتفق عليه بين الاقطار العربية المستفيدة كافة ، بحيث يكون التنسيق على مراحل ، وحسب الاسبقيات ، للوصول الى اساس للمشاركة من قبل هذه الاقطار .

رابعاً : المدى الذي قطعته مشاريع انشاء الخطوط الجديدة في كل بلد عربي ، والعوامل الايجابية والسلبية في التنفيذ

في مجال انشاء الخطوط الجديدة في كل بلد عربي ، والعوامل الايجابية والسلبية في التنفيذ ، سنركز في هذا البحث بالدرجة الاولى على المشاريع التي تخدم بصورة مباشرة اوغير مباشرة المحاور الضرورية لاستكمال الشبكة في الوطن العربي ، ثم نتطرق الى اهم المشاريع التي لس لها علاقة بهذه المحاور ، لاعطاء فكرة عامة عن المشاريع التي تخطط لها شبكات السكك في الاقطار العربية .

١ ـ القطر العراقي

تميزت مشاريع انشاء الخطوط الجديدة في القطر العراقي بطابع الشمولية في الاهداف . ففي الوقت الذي تحقق فيه اهدافاً قومية بربط العراق بأكثر من قطر عربي مجاور ، تحقق اكمال الحلقات المهمة في البنى الاساسية للاقتصاد في القطر العراقي في مجال نقل السلع والبضائع ، والمسافرين . وهي في الوقت نفسه تؤمن اهدافاً سوقية واستراتيجية . وفيما يلي وصف موجز لهذه المشاريع التي استهدفت الخطة ان تكون ذات اتساع موحد قدره ١٤٣٥ ملم وبمواصفات عالية .

أ ـ خط بغداد ـ القائم ـ عكاشات بطول اجمالي قدره (٥١٠) كلم ، منها حوالى ٣٥٠ كلم بين القائم وبغداد، جزء منها طوله ١٢٠ كلم سينفذ كخط مزدوج بين بغداد ومفرق طريق الرطبة قرب الرمادي ، والجزء الآخر وطوله ١٥٦ كلم بين القائم وعكاشات حيث مناجم الفوسفات، سيؤمن نقل الخامات الى مجمع انتاج الاسمدة في القائم . وهذا المشروع قيد التنفيذ في الوقت الحاضر ، وقد وصل الى مراحل متقدمة من الانجاز ، ومن المقرر تشغيل الخط كاملاً عام ١٩٨٣ . ويعتبر هذا المشروع جزءاً من المحور الذي يربط الشبكة العراقية بالشبكة السورية عن طريق دير الزور . وقد سبق ان اقرت الامانة العامة للجامعة العربية ادخال ربط بغداد في القطر العراقي بدير الزور في القطر السوري عن طريق حصيبة ـ البوكمال ـ ضمن شبكة السكك العربية . وقد تم فعلاً توقيع بروتوكول بين الجانبين بشأن هذا الربط الحيوي في آذار / مارس ١٩٧٣ ، وتم التصديق على البروتوكول في كلا القطرين .

ب ـ مشروع خط سكة حديد بغداد ـ كوت ـ بصرة ـ ام قصر . يبلغ طول هذا الخط كخط مزدوج ٩١٠ كلم ، ويتفرع بعد مسافة ١٦٠ كلم جنوب بغداد الى فرعين ، الاول يمر بالعمارة على نهر دجلة ، والثاني يمر بالناصرية على نهر الفرات ، ثم يلتقيان قرب البصرة ، ويستمر بعدها الى ام قصر جنوب شط العرب . وقد انجزت الدراسات الاولية والتفصيلية لهذا المشروع ، وهو في مرحلة الاعلان عن التنفيذ . ويؤمل المباشرة الفعلية في التنفيذ في منتصف عام ١٩٨٢ . ويعتبر هذا الخط جزءاً من المحور الذي يربط شبكة السكك السورية والعراقية بالكويت بخط سكة يتفرع من الخط الذي يربط بين البصرة وام قصر . ويقدر طول المشروع الذي سيربط الكويت بالعراق بحوالى ١٥٠ كلم ، وسبق ان وقعت اتفاقية بين العراق والكويت في ايار / مايو ١٩٧٨ وتم التصديق عليها وانجز كل من القطرين الدراسة الاولية لهذا الربط وهما بصدد المضي في انجاز الدراسة التفصيلية واعداد الوثائق قريباً للوصول الى مرحلة التنفيذ ، ويؤمل انجاز المشروع خلال الخطة الخمسية الحالية المنتهية عام ١٩٨٥ .

ج ـ مشروع خط سكة بغداد ـ بعقوبة ـ كركوك ـ اربيل ـ موصل ، والخط الفرعي بعقوبة ـ خانقين . ويبلغ طول الخط الاجمالي حوالى ٦٠٠ كلم جزء منه بين بغداد ـ كركوك ـ اربيل ـ موصل كخط مزدوج ويبلغ طوله حوالى ٤٤٠ كلم ، واما الباقي ، وهو الخط الفرعي بين بعقوبة ـ جلولاء ـ خانقين قرب الحدود العراقية ـ الايرانية ، فسيكون خطاً منفرداً . وقد تمت الدراسات الاولية لهذا الخط واقرت ، وبلغت مرحلة اعداد التصاميم والوثائق . ومن المقرر انجازها في نهاية عام ١٩٨١ . ويحقق هذا المشروع انشاء خط باتساع ١٤٣٥ ملم للتعويض عن الخط الحالي القديم وهو باتساع (١٠٠٠ ملم) ، علاوة على ان المواصفات المصمم بموجبها الخط الجديد ستؤمن استيعاباً كبيراً لحركة النقل بواسطة السكك الحديدية بين بغداد والموصل . كما ان شبكة الخطوط الحديدية ستكون موحدة الاتساع بعد انجاز هذا المشروع والاستغناء عن الخط القديم ذي الاتساع الضيق وان هذا المشروع سيصمم بحيث يؤمن ربط القطر بالدول المجاورة شرقاً وشمالاً .

د ـ مشروع خط سكة كركوك ـ بيجي ـ حديثة . يبلغ طول هذا الخط حوالي ٢٨٠ كم ، ويؤمن هذا المشروع بعد تنفيذه ربط شرق القطر العراقي بغربه لاول مرة وباقصر مسافة . كما انه سيربط خط سكة بغداد ـ كركوك ـ اربيل ـ موصل من محطة كركوك بخط بغداد ـ القائم من محطة حديثة . ويمتاز هذا المشروع بأنه يحقق تكاملا في ربط الشبكة داخل القطر ، علاوة على الامكانية المتوافرة من تمديده باتجاه السليمانية في الشمال الشرقي للقطر العراقي . والمشروع الاخيرة هو في مرحلة الدراسة الاولية في الوقت الحاضر . هذا وينتظر انجاز واعداد الوثائق والتصاميم العائدة لهذا المشروع ومباشرة الاعلان عن عملية التنفيذ التي يؤمل المباشرة بها في منتصف عام ١٩٨٢ .

هـ ـ مشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد وانشاء مجمع ومحطة بضائع للسكك . ويتضمن هذا المشروع انشاء خط سكة دائري مزدوج بطول١١٢كلم حول مدينة بغداد مع انشاء محطتي مسافرين ، مركزية وثانوية ، وساحة رصف قطارات وبضائع ، ومجمع لورش اصلاح وصيانة الوحدات المتحركة . ويعتبر هذا المشروع الحلقة التي تربط خطوط السكة المتجهة الى بغداد كافة ، دون الولوج الى داخل المدينة ، وعزل حركة البضائع عن المسافرين . وسيؤمن هذا المشروع امكانات كبيرة في الاصلاح والصيانة لانشطة السكك الحديدية كافة . وقد سبق ان انجزت الدراسة الاولية لهذا المشروع واقرت . ووصل اعداد الوثائق ، والتصاميم الى مراحل متقدمة ، ويؤمل المباشرة بالاعلان عن اهمية هذا المشروع بغية التنفيذ في مستهل عام ١٩٨٢ .
وبالاضافة الى المشاريع المراد تنفيذها ، هناك مشاريع عديدة عبر مراحل مختلفة وردت في دراسات الجدوى والدراسات الاولية ، من شأنها تأمين استكمال الحلقات الناقصة في شبكةالسكك العراقية .

٢ ـ القطر السوري

شهد العقد الاخير زيادة ملموسة في طول شبكة السكك الحديدية داخل القطر السوري التي كانت جميعها باتساع ١٤٣٥ ملم . وتشمل هذه الشبكة ربط ميناء اللاذقية على البحر الابيض المتوسط بحلب ، ودير الزور، والقامشلي، مرتبطة بذلك مع شبكة السكك العراقية . كما ان هذا الربط قد امن لاول مرة انتقال البضائع من اوروبا او من داخل القطر السوري ، الى القطر العراقي دون حاجة الى المرور في الاراضي التركية ، كما كانت الحال قبل انشاء الشبكة الجديدة . الا انه لا تزال هناك مشاريع برسم التنفيذ يمكن باعتقادنا ان تمثل اكمالاً للحلقات المفقودة التي يجب أن تربط بين الاقطار العربية ، علاوة على مشاريع لشبكة الخطوط الحديدية داخل القطر السوري لها اهمية خاصة ، وهي :

أ ـ ربط دير الزور بالبوكمال بخط سكة يقدر طوله بحوالي ١٥٠ كلم . ويعتبر هذا الجزء الحلقة المهمة التي تؤمن اكمال محور حلب ـ دير الزور ـ بغداد ـ بصرة الكويت ، خاصة ان الربط بين حصيبة وبغداد هو في مرحلة الانشاء في الوقت الحاضر . وستختصر المسافة بين حلب وبغداد بعد

انجاز هذا الربط بمقدار ١٩٠ كلم عن المسار الذي يتبع دير الزور - الحسكة - القامشلي - موصل - بغداد . كما ان تجانس الاتساع في اقسام هذا الخط لا يشكّل صعوبات فنية في طريق تنفيذه .

ب - خط الحجاز الجديد الذي يربط سورية بالاردن فالسعودية ، ويقدر طوله داخل القطر السوري بـ ١٣٦ كلم . واتساع هذا الخط حالياً (١٠٥٠ ملم) وهو غير عامل في الوقت الحاضر . والتوصل الى اتفاق بين الاقطار العربية الثلاثة لانشاء هذا الخط باتساع (١٤٣٥ ملم) . ذو اهمية بالغة اذ سيؤمن هذا المشروع ربط الاقطار الثلاثة لاول مرة بخط سكة ذي اتساع موحد يؤدي بدوره الى ربطها بشبكة السكك الاوروبية وبموانىء البحر الابيض المتوسط ، كما يسهّل فوق ذلك انتقال الحجاج بين هذه الاقطار .

ج - مشروع ربط ميناء طرطوس باللاذقية بخط سكة ساحلي ، ويؤمن هذا الخط ربط ميناء طرطوس بشبكة السكك السورية التي باتساع ١٤٣٥ ملم . وعلى الرغم من ان حجم النقل بين الميناءين ليس كبيراً الا ان ربط ميناء طرطوس بشبكة السكك سيؤمن فتح اكثر من منفذ على البحر الابيض المتوسط لتسلم البضائع ونقلها الى كافة المحاور المرتبطة بالشبكة السورية في الاقطار العربية الاخرى .

د - ربط دمشق بخط سكة يقدر طوله بـ ٢٠٢ كلم ، وهو قيد التنفيذ في الوقت الحاضر . ولهذا الربط على الرغم من قصره اهمية خاصة . فهو سيربط العاصمة السورية دمشق لاول مرة بخط سكة باتساع (١٤٣٥ ملم) ، وبالتالي بمجمل الشبكة السورية . يضاف الى هذا اهميته فيما بعد كامتداد لخط الحجاز وامكانية الربط ببيروت بخط سكة بالاتساع نفسه في المستقبل .

هـ - خط سكة لربط تدمر بحمص ، وقد سبق التفكير بهذا الربط منذ عدة سنوات . ويقدر طول هذا الخط بـ (١٤٠) كلم ، وسيكون منسجماً مع الربط بين حمص ودمشق وذا اتساع موحد هو (١٤٣٥ ملم) . ولا يزال المشروع في مرحلة الدراسة ، وتستند اهميته الى ان هذا الجزء يقع على اقصر مسار يمكن أن يربط حمص بالبوكمال . وقد سبق التفكير بهذا المحور الذي يمكن أن يربط شبكة السكك السورية بالسكك العراقية ، وهو من المشاريع المستقبلية التي يمكن تنفيذها لانه يمثل اقصر المسارات الممكنة لربط بغداد بدمشق وتأمين اكثر من بديل للربط بين الشبكتين .

٣ - القطر الاردني

ان شبكة خطوط السكك الحديدية في القطر الاردني ذات اتساع ضيق (١٠٥٠ ملم) فقط . ولذا فقد تركزت مشاريع انشاء خطوط جديدة لخدمة اهداف النقل داخل القطر . فبعد اكمال خط العقبة الجديد والذي شمل جزءاً من خط الحجاز القديم بين الحساء والحطيئة بطول ١٥٠ كلم عام ١٩٧٦ ، تم تحديث وتقوية هذا القطاع لغرض نقل الفوسفات . كما تم انشاء القطاع من العقبة والحطيئة بطول ١١٧ كلم لغرض الربط المباشر بميناء العقبة عليه . والمشروع الرئيسي الذي سيتيح ربط السكك الاردنيه بسورية شمالاً والسعودية جنوباً هو اعادة انشاء خط

الحجاز باتساع (١٤٣٥ ملم) وبمواصفات جيدة . ويقدر طول الجزء الذي يمر بالقطر الاردني بحوالى ١٥٠ كلم يمكن بعدها ربط القطر الاردني بالشبكة الاوروبية وبموانىء البحر الابيض المتوسط من جهة وبالسعودية واقطار الخليج العربي من جهة ثانية . كما أن هناك دراسات اولية لمشروع ربط الاردن بالعراق بخط سكة يقدر طوله بحوالى ٨٠٠ كلم باتساع (١٤٣٥ ملم) . وهناك عدة بدائل للربط بالشبكة العراقية سيقرر افضلها في ضوء الدراسات التي ستعد لهذا الغرض .

٤ ـ القطر اللبناني

على الرغم من قصر شبكة خطوط السكك الحديدية داخل القطر اللبناني فإنها ذات اتساعات مختلفة منها باتساع (١٤٣٥ ملم) ومنها باتساع (١٠٥٠ ملم) . فمحطة الرياق التي يتم تحويل الحمولات فيها من خطين وباتساعين مختلفين . مرتبطة من ناحية بحمص بخط قياسي ، ومن ناحية اخرى ببيروت بخط ضيق . كما ان بيروت ودمشق مرتبطتان بخط ضيق يمر عبر محطة الرياق طوله ١٤٧ كلم . وقد توقف العمل على هذا الخط ،ولاسيما الجزء الواقع منه في سورية . ولهذا فإن تحويل خط سكة بيروت ـ دمشق الى خط قياسي باتساع (١٤٣٥ ملم) مشروع جدير بالدراسة لانه يؤمن ربط لبنان بسورية بخط سكة باتساع (١٤٣٥ملم) ويمكن نقل البضائع من ميناء بيروت الى سائر الاقطار العربية التي تملك الخطوط نفسها علاوة على انه يحدد اهدافاً على نطاق الاقطار العربية .

٥ ـ القطر المصري

تمتاز شبكة السكك الحديدية المصرية بأنها ذات اتساع موحد ، وتعتبر من اوسع شبكات السكك المتوافرة في الاقطار العربية ، اذ يبلغ طولها الاجمالي بما في ذلك التحويلات ٧٠٩٤ كلم . ولعل اهم الخطوط الرئيسية في مصر هو الخط الحديدي الذي يبدأ من اسوان عند السد العالي جنوباً ويسير بطول ١١٠٧ كلم الى الشمال في وادي النيل عبر القاهرة الى الاسكندرية، وخط آخر بطول ٥٦١ كلم من الاسكندرية غرباً الى الحدود الليبية ؛ ويشكل هذان الخطان محوراً مهماً يمكن أن يرتبط به كل من السودان جنوباً وليبيا غرباً . اما مشاريع انشاء الخطوط الجديدة في مصر فهي :

أ ـ خط بطول ٤٥٠ كلم يربط السودان في نهاية الخط الحالي من السد العالي الى وادي حلفا على الحدود السودانية . ولا يزال هذا المشروع قيد الدراسة بين القطرين المصري والسوداني ، والعائق الذي يقف في وجه تنفيذ هذا المشروع من الناحية الفنية هو اختلاف اتساع خطوط السكة المنشأة في مصر وهو (١٤٣٥ ملم)عن تلك المنشاة في السودان وهو (١٠٥٠ ملم) . الا انه يمكن تلاقي ذلك في المستقبل على مرحلتين ، الاولى اعتماد تحويل الاحمال بعد تأمين الربط ، والثانية انشاء وتحوير خطوط ذات اتساع ضيق داخل القطر السوداني الى الاتساع القياسي (١٤٣٥ ملم) وبذا يمكن ضمان الربط مع بقية الاقطار العربية في المغرب العربي في المستقبل عبر الشبكة المصرية . والغرض الرئيسي لهذا الربط هو وصول المنتجات الزراعية الى سكان المدن في كلا القطرين .

ب ـ الربط بين القطر المصري والقطر الليبي . فوجود خط سكة باتساع (١٤٣٥ ملم) من الاسكندرية غرباً الى الحدود الليبية بطول ٥٦١ كلم يجعل من الممكن التفكير بايجاد ربط بين القطرين المتجاورين ولاسيما انه ليس هنالك شبكة لخطوط السكك الحديدية داخل القطر الليبي . وهنالك اتفاق بين القطرين الليبي والتونسي لربط طرابلس الغرب بصفاقس في تونس بخط ذي اتساع (١٤٣٥ ملم) . وعليه فإن هذا الربط سيتم دون صعاب من الناحية الفنية ، ويعوّض عن حلقة مفقودة في الربط بشبكة السكك الحديدية بين مصر وسائر اقطار المغرب العربي .

ج ـ خط بطول ٥٢٥ كلم يربط مناجم الفوسفات بميناء سفاجة على البحر الاحمر . ويمكن ان يرتبط هذا الخط في المستقبل بشبكة السكك السعودية عبر البحر الاحمر بواسطة العبارات .

د ـ ربط سيناء بالسعودية او الاردن بالعبارات عبر خليج العقبة .

٦ ـ القطر السوداني

تعتبر شبكة السكك الحديدية في القطر السوداني من اوسع الشبكات المنشأة بالمقارنة مع سائر البلدان الافريقية المجاورة لها ، اذ يقدر مجموع اطوال شبكة الخطوط بـ (٥٠٠٠) كلم الاّ انها جميعاً منفردة وذات اتساع ضيق (١٠٥٠) ملم . كما ان طريقة توزّع هذه الشبكة تفسح في المجال لربطها بأكثر من بلد افريقي مجاور . ومن اهم المشاريع التي تخدم ربط السودان بشبكة السكك المصرية خط بطول ٤٥٠ كلم يربط السودان من نهاية الخط الحالي من السد العالي الى وادي حلفا على الحدود المصرية السودانية . ولا يزال هذا المشروع قيد الدراسة ، كما ذكرنا آنفاً لدى الكلام على القطر المصري . كما ان هنالك اقتراحاً لربط شبكة سكك السودان عبر البحر الاحمر (بواسطة العبّارة) بالسكك السعودية . وسيكون من الممكن تحقيق هذا الاقتراح بعد ربط ميناء جدة بشبكة السكك السعودية الداخلية . اما بقية مشاريع السكك السودانية فانها تعمل على تقوية بعض المسارات وتجديد الوحدات المتحركة القديمة بغرض زيادة قابلية النقل على شبكة الخطوط.

٧ ـ القطر التونسي

تتألف شبكة السكك الحديدية التونسية من خطوط ذات اتساعين (١٤٣٥) ملم و (١٠٥٠) ملم . وتمثل الخطوط التي باتساع (١٤٣٥) ملم حوالى ٣٠ بالمائة من مجموع الخطوط المتوافرة . ويخدم امتداد الشبكة اغلبية حاجات النقل داخل القطر التونسي ، ولاسيما نقل الفوسفات . وهنالك جانب ايجابي في هذه الشبكة هو ان الخطوط التي باتساع (١٤٣٥) ملم تمتد على الجزء الساحلي ، مما يشكل امكانية جيدة لربط الشبكة التونسية بالاقطار العربية المجاورة باقصر مسار وبقياس موحد ذي اتساع (١٤٣٥) ملم . ويربط هذا الخط صفاقس بطرابلس ، وهناك حالياً جزء من هذا الخط بين صفاقس وقابس ، وتجري في الوقت الحاضر مباحثات بين الطرفين ، للتوصل الى اتفاق لتنفيذ هذا المشروع الذي يعتبر ذا اهمية بالغة ، ولاسيما ان الربط بين شبكة خطوط السكك المصرية وليبيا سيكون ممكناً من الناحية الفنية . ويعتبر هذا الربط جزءاً من المحور الذي يربط عدة اقطار في المغرب العربي بكل من مصر والسودان .

٨ ـ القطر الجزائري

تعتبر شبكة خطوط السكك الجزائرية من اوسع الشبكات في اقطار المغرب العربي . وعلى الرغم من توافر نوعين من الخطوط احدهما باتساع (١٤٣٥) ملم والآخر باتساع (١٠٥٠) ملم فإن ٧٥ بالمائة من الخطوط هي باتساع(١٤٣٥) ملم .كما تتميّز هذه الشبكة بأن اجزاء منها خطوط مزدوجة واجزاء اخرى خطوط مكهربة تضفي عليها صفة الاستيعاب الكافي لحركة النقل ، علماً أن امتداد الشبكة يفيد باغلبيته النقل الداخلي ، ولاسيما نقل خامات الحديد والمنتجات الصناعية . كما ان وجود شبكة على امتداد الساحل يوفر امكانية ربط الشبكة بالاقطار العربية المجاورة بمسار قصير . واغلب المشاريع القائمة في الوقت الحاضر تتركز على انشاء خطوط او إعادة انشاء خطوط قائمة لكي تخدم حركة النقل الداخلية ، واهمها دراسة لاعادة انشاء شبكة الخطوط في منطقة الجزائر العاصمة ذات الكثافة العالية للنقل ، وكذلك انشاء مشروع خط بطول ١٥٠٠ كلم لنقل خامات الحديد بين المناجم وساحل البحر المتوسط ، وسيكون هذا الخط باتساع (١٤٣٥) ملم . ومن اهم المشاريع التي هي قيد الدراسة في الوقت الحاضر ، والتي توفر امكانية الربط باقطار عربية مجاورة ، الخط الساحلي الجديد الممتد من الشرق الى الغرب . ويعتبر هذا عند تنفيذه جزءاً من المحور الذي يربط اكثر من قطر عربي في المغرب العربي .

٩ ـ القطر المغربي

تتميز شبكة السكك الحديدية في القطر المغربي بأنها ذات اتساع واحد هو (١٤٣٥ ملم) . وتمثل الخطوط المكهربة منها حوالى ٤٠ بالمائة ، بالاضافة الى وجود اجزاء من الخطوط المزدوجة . كما ان امتداد الشبكة داخل القطر يخدم بصورة اساسية النقل الداخلي ، ولاسيما نقل الفوسفات الذي يمثل اكثر من ٧٥ بالمائة من مجموع منقولات البضائع على شبكة خطوط السكة . ومن اهم المشاريع التي تبينت جداوها من خلال الدرس مشروع خط سكة ساحلي بطول (٨٥٠ كلم) بين مراكش والعيون يربط جنوب المغرب بمناجم الفوسفات في الصحراء الغربية . وعند اكمال هذا المشروع فإن الخط بين طنجة والعيون سيكون بطول (١٦٠٠ كلم) ويتيح في المستقبل الربط بموريتانيا حيث شبكة الخطوط بمقياس ضيق هو اقل من (١٠٠٠ ملم) واغراضها محدودة .

خامساً : الفوائد المتوخاة من استكمال شبكة الخطوط الحديدية من جميع الوجوه الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية والثقافية

في محاولة تقويم الفوائد المتوخاة من استكمال شبكة الخطوط الحديدية لا بد من الاشارة الى ان بعض حلقات الوصل بين الشبكات في اكثر من قطر عربي قد يصعب اثبات جدواها اذا اقتصر التقويم على المعايير الاقتصادية والمالية في اطار القطر الواحد . ومع ذلك فهنالك كثير من الفوائد التي يمكن الاشارة اليها على اساس الوقائع والتجارب في بلدان العالم ، واهمها :

١ ـ الفوائد الاقتصادية

مما لا شك فيه أن استعمال خطوط السكة للنقل بنوعيه (البضائع والمسافرين) من اكثر الوسائل توفيراً لاحجام النقل الكبيرة على فترات زمنية طويلة . وينطبق هذا بصورة خاصة على المسافات البعيدة (اكثر من ٢٠٠ كلم) ،ويزداد اثره بالنظر الى اتساع الرقعة الجغرافية الممتد عليها الوطن العربي ، علاوة على التطور السريع في بناء الاقتصاد وارتفاع مستوى معيشة الفرد العام . كما ان سرعة انتقال البضائع والمسافرين بين مختلف الاقطار العربية يمكن تحقيقها بواسطة شبكة السكك الحديدية . وان التوصل الى تعريفة موحدة لاجور انتقال البضائع والمسافرين يزيد الفائدة الاقتصادية من استخدام هذه الواسطة للنقل ، كما ان ايجاد صيغة موحدة للاجراءات التي تحكم انتقال البضائع سيذلل كثيراً من المصاعب التي تعترض حركة انتقال البضائع والسلع ويزيد من سرعتها .

٢ ـ الفوائد الاجتماعية

على الرغم من صعوبة حصر الفوائد الاجتماعية المتوخاة من استكمال شبكة الخطوط نظراً لتعددها وشموليتها، فمن الواضح ولاسيما في مجال انتقال المواطن العربي بسهولة ويسر بين الاقطار العربية ـ انه سيزيد من امكانية تبادل الزيارات والآراء لمعالجة المصاعب الاجتماعية ، وبذلك يقلّ التفاوت في النظرة الاجتماعية الناجمة عن تجزئة الوطن العربي للحقبة الزمنية التي عانتها الاقطار العربية ، وتتقارب وجهات النظر في معالجة المشاكل التي تواجه المواطن العربي .

٣ ـ الفوائد العسكرية

تتميز خطوط السكك الحديدية بقدرتها على استيعاب احجام كبيرة من النقل ، سواء من حيث الكميات او من حيث وزن المنقولات التي بالامكان نقلها على خط السكة . وهذه ميزة كبرى ، ولا سيما في الحالات الاستثنائية التي يمكن أن يقتصر النقل فيها على الاغراض العسكرية ، اي في حال الحاجة الى انتقال القطعات ومعداتها بسرعة وباعداد كبيرة خلال فترة قصيرة. وان تجارب الاقطار العربية ، وبخاصة في العقدين الاخيرين ، تؤكد هذه الحقيقة المهمة في عصر السرعة ، اذ ان عنصر المفاجأة يمكن ان يقرر نتائج اي معركة منذ بدايتها . كما تشير هذه التجارب الى ان عدم توافر وسائط النقل الكافية والسريعة يجعل من الصعب ، ان لم يكن من المستحيل ، المشاركة الجماعية للاقطار العربية في الدفاع عن حقوقها ورد الاعتداء عنها . وعليه فإن بناء القدرة الدفاعية الذاتية لا يكون فعالاً ما لم تكن ظروف مساهمة هذه القدرة امراً متيسراً من الناحية العملية . وان الاخطار التي تحدق بالوطن العربي تجعل من هذه الوسيلة النقلية عنصراً أساسياً في ترجمة اتفاقات الدفاع المشترك الى واقع فعلي . وبصورة عامة ، يعتبر استكمال شبكة الخطوط الحديدية في الوطن العربي احدى الحلقات الاساسية المهمة لتحقيق الوحدة الاقتصادية المرجوة بين الاقطار العربية ، اذ يسهل انتقال السلع والمنتجات الصناعية والزراعية ، ويحقق ، علاوة على الفوائد المذكورة ، فوائد كبيرة في مجال انتقال المنتجات الزراعية للمنتجين بتوجيه فائض الانتاج الى مواقع الاستهلاك بصورة منظمة .

سادساً : الجوانب المالية في مهمة استكمال الخطوط الحديدية

لا شك في ان حجم الاموال اللازمة لتمويل مشاريع السكك الحديدية كبير بالمقارنة مع مشاريع اخرى ، مما يؤلف احدى الصعوبات في سبيل تنفيذها . الا ان هذه الصعوبة يمكن تلافيها بتحقيق الخطوة الاولى على طريق تنفيذ هذه المشاريع ، الا وهو القيام باجراء دراسات الجدوى والدراسات الفنية للمشاريع التي يتفق عليها مبدئياً . وهذه الخطوة على اهميتها لا تكلف الا مبالغ قليلة يتمكن اي قطر من دفعها . واما المرحلة الثانية ، وهي مرحلة تنفيذ هذه المشاريع التي تحتاج الى مبالغ كبيرة نسبياً بالمقارنة مع المرحلة الاولى ، فيمكن تحقيقها بالخطوات التالية :

- توجيه المبالغ التي تخصص ضمن القطر الواحد لمشاريع السكك الحديدية الجديدة لتنفيذ اولويات تلك المشاريع المفيدة على مستوى القطر والمحققة لربطه بالاقطار المجاورة في الوقت نفسه .

- التنسيق بين الاقطار التي تستفيد من خطوط مشتركة تربطها بعضها ببعض ، عن طريق تبادل الآراء اولاً ، ثم بايجاد صندوق مشترك لتمويل مشاريع خطوط السكك تساهم فيه الاقطار المستفيدة على اسس يمكن الاتفاق عليها . وليس من الضروري ان يكون احد تلك الاسس طول الخط الذي يمر في قطر من هذه الاقطار ، بل الامكانية التي تتوافر للمساهمة والفوائد الفعلية التي تحققها تلك المشاريع من منظار شامل . والموارد المالية المتاحة الآن في مختلف الاقطار العربية التي تمتلك شبكة للسكك الحديدية ، تمكنها من المساهمة بحصة في مشاريع النقل والمواصلات لاستكمال الخطوط الحديدية المنوي انشاؤ ها . وعلى الرغم من تفاوت هذه الموارد المالية بين قطر وآخر فإن استكمال الدراسات لهذه المشاريع يمكن أن يمول دون صعوبة كما اسلفنا . وللمضي في تنفيذ هذه المشاريع لا بد من ايجاد صندوق تمويل يسمى (صندوق تمويل مشاريع السكك الحديدية) ضمن اطار الجامعة العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، تساهم فيه الاقطار المستفيدة من مشاريع السكك ، واخضاع المشاريع لعملية تنسيق قبل اقرار تنفيذها ، واعتبار مردودات هذه المشاريع بمنزلة مردودات المشاريع داخل القطر الواحد ، اي ان لا يقتصر تقويم هذه المشاريع على المعايير المالية المجردة . وتجدر الاشارة الى ان بعض الاقطار العربية قد لجأت الى القروض الدولية لتمويل مشاريع خطوط السكك لديها ، او لتحسين شبكتها ، او لشراء معدات لزيادة قابلية النقل على خطوطها . ومن هذه الاقطار مصر والسودان وتونس والمغرب على سبيل المثال . وانما يصار الى ذلك لعدم توافر الاموال اللازمة لهذه المشاريع . وعلى الرغم من أن هذا الاسلوب متعارف عليه دولياً ، الا ان اغلب هذه المشاريع الممولة تنحصر فائدتها في اطار القطر المعني ، مما يؤكد ضرورة ايجاد صندوق عربي لتمويل مشاريع السكك المشتركة . ومن الضروري التأكيد ان تكون دراسات الجدوى لمشاريع السكك المشتركة شاملة اكثر من قطر عربي ، مع النظر الى الظروف المالية والاقتصادية لكل قطر ، اي انه ليس من الضروري ان تتوزع تكاليف تمويل المشاريع على اساس اطوال الخطوط التي تمر في كل قطر ، وانما على اساس المردودات الفعلية الناتجة عن انشاء الخطوط على المدى البعيد . وبذا يمكن أن تكون المساهمة مستندة الى نظرة شاملة

لظروف كل قطر، والمردودات متعددة الجوانب . وفي مجال ذكر تمويل مشاريع السكك هنالك واقع لا بد من اخذه بعين الاعتبار ، وهو ان مردودات خطوط السكك من نقل المسافرين والبضائع ليست كمردودات سائر المشاريع الانتاجية ، لان النقل ذو طابع خدمي لا انتاجي . وعلى هذا الاساس يحظى تمويل هذه المشاريع بعناية خاصة في اقطار اوروبا الغربية وامريكا ، استناداً الى تعدد المردودات المتأتية عن انشائها وعدم اقتصارها على المردودات المالية الصرف . وبهذا المنظار نرى ان ينظر الى مشاريع السكك في الوطن العربي .

سابعاً: الاستنتاجات والتوصيات

١ ـ استنتاجــات

من خلال البحث في موضوع خطوط السكك الحديدية في الوطن العربي لا بد من الاشارة الى الصعوبات التي تعترض طريق الباحث في هذا الموضوع ، واهمها الافتقار الى مصادر كافية لها طابع الشمول . لكافة شبكات السكك الحديدية في الوطن العربي . واذا ما استثنينا التقرير المعد من قبل اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا الذي تضمن معلومات قيمة عن شبكة السكك الحديدية في بعض الاقطار العربية (من المشرق العربي فقط) ، فإن الباحث مضطر الى الرجوع باستمرار الى مصادر عديدة اغلبها باللغات الاجنبية لملاحقة التطورات السريعة التي تحصل . ولا بد من اغناء المكتبة العربية بالبحوث والكتب التي تغطي هذا الفرع المهم من فروع المواصلات في الوطن العربي، بتشجيع الباحثين ، وتبادل النشرات والمعلومات الصادرة بصورة دورية عن كل ادارة من ادارات السكك ، الامر الذي يردم قسماً من الفجوة القائمة حالياً في معلومات كل قطر عن شبكة القطر الآخر ويتيح الاستفادة من تجاربه وبطريقة معالجته للمصاعب التي تعترضه في مجالات التخطيط والتشغيل والصيانة . وقد مكّن هذا البحث من تحديد اهم النقاط الايجابية والسلبية التي تحيط بأوضاع ومستقبل خطوط السكك الحديدية في الوطن العربي كواسطة من وسائط النقل ، وبالتالي التوصل الى تلافي الجوانب السلبية منها . ويمكن تلخيص الجوانب الايجابية بما يلي :

ـ اتساع الرقعة الجغرافية للوطن العربي يشكّل ميزة اقتصادية للنقل بالسكك الحديدية للمسافات الطويلة .

ـ سهولة الاراضي التي يمكن أن تمر خلالها خطوط السكة بصورة عامة ، مما يقلل من تكاليف انشاء الخطوط ويزيد في حمولة القطار الواحد بوحدات سحب متشابهة .

ـ توافر الموارد المالية اللازمة لمشاريع السكك الحديدية ، نظراً للتطور السريع في انشطة الاقتصاد عامة ، والحاجة المتزايدة الى انتقال المسافرين والبضائع ، مما يضمن كثافة نقل اقتصادية على خطوط السكك الجديدة.

ـ عدم وجود مصاعب فنية جدية في وجه انشاء السكك الجديدة ذات الاتساع الموحد .

ـ حداثة الخطوط المتوافرة من ناحية، وقصر اطوالها من ناحية اخرى يؤمنان وضع اسس فنية مشتركة بمواصفات عالية .

ـ قيام اكثر من قطر عربي ، وبخاصة خلال العقد الاخير ، بفتح حوار للاتفاق على دراسات لمشاريع مشتركة يمكن تنفيذها ، وهو مؤشر على الشعور باهمية المشاريع المشتركة وتكاملها في اكثر من قطر عربي .

ـ التفكير في تأمين بدائل الطاقة على المديين القريب والبعيد ، وفي الاستفادة من الطاقة الكهربائية لتسيير القطارات مستقبلاً ـ وهو امر معمول به في كثير من بلدان العالم من شأنه أن يضفي على خطوط السكك الحديدية ميزة مهمة اخرى .

اما الجوانب السلبية فهي :

ـ محدودية العلاقات بين ادارات السكك في الوطن العربي .
ـ تركز مشاريع السكك الجديدة على خطوط تخدم اهداف القطر الواحد بصورة رئيسية .
ـ تعثر في التنسيق والتخطيط بين الادارات فيما يتعلق بالمشاريع التي تخدم اهدافاً مشتركة .
ـ التفاوت في اتساعات الخطوط العائدة للقطر الواحد او الممتدة بين الاقطار المختلفة .
ـ عدم التوصل الى اتفاق على مخطط عام يشمل الوطن العربي لربط اقطاره بشبكة سكك حديد متكاملة .

ـ النقص الكبير في تدريب الكوادر المؤهلة للعمل في مجال السكك الحديدية ، ومحدودية مراكز او معاهد التدريب المتوافرة ، علاوة على عدم وجود مراكز بحوث متخصصة .

٢ ـ توصيــات

إن البحث في موضوع السكك الحديدية في الوطن العربي يبرز كثيراً من النقاط التي تتطلب المعالجة للتوصل الى تحسين شبكة المواصلات ، ومنها السكك الحديدية ، بين البلاد العربية . ونظراً الى حاجة مشاريع السكك الحديدية الى وقت طويل نسبياً لتنفيذها ، علاوة على كبر حجم الاستثمارات اللازمة لها ، نرى ان يصار الى اتباع خطوات يمكن تنفيذها على المدى القصير لفترة لا تزيد عن خمس سنوات ، وخطوات اخرى يمكن اتباعها على المدى الابعد .

أ ـ توصيات تنفذ على المدى القصير

ـ دعوة كافة الاقطار العربية التي تمتلك شبكات للسكك الحديدية الى الانضمام الى الاتحاد العربي للسكك الحديدية والمساهمة الفعالة في انشطة الاتحاد .

ـ تشكيل دائرة فرعية ضمن تشكيلات الدوائر التخطيطية في ادارات السكك تكون مهمتها اعداد خطط الادارة في مجال مشاريع السكك الحديدية الجديدة او تحسين الشبكة ، بحيث يمكن ارسال معلومات عن هذه الخطط بصورة دورية الى ادارات السكك العربية كافة ، علاوة على

قيامها بالتعرف الى مشاريع بقية الشبكات ، ومتابعة التطورات التي تحصل في بقية الادارات ، وتقديم تقارير دورية الى ادارتها .

ـ ان تعمل ادارات السكك العربية على التنسيق فيما بينها بشأن الخطط التي توضع لتحسين وانشاء شبكة السكك الحديدية وتبادل الآراء والزيارات لتقريب وجهات النظر توصلاً الى تخطيط موحد للمشاريع المشتركة .

ـ ايلاء برامج التدريب لمنتسبي السكك اهمية كبيرة ، وتبادل الخبرات بين الادارات في هذا المجال ، خاصة ان التوسع في اطوال شبكات الخطوط وتطور اساليب العمل تسير بسرعة كبيرة مما يتطلب ملاحقة هذا التطور لضمان كفاية متوازنة في مجال التشغيل والصيانة ، كما ان وجود فجوة كبيرة بين المهندسين والفنيين ذوي المستوى العالي من المهارة وبين العمال والمستويات الدنيا سيخلق مصاعب جمة ما لم تتخذ الاجراءات الكفيلة بسد هذه الثغرة .

ب ـ توصيات التنفيذ على المدى البعيد

ـ العمل على استحداث مصدر تمويل ثابت لمشاريع السكك في الاقطار العربية ، ولا سيما المشاريع المشتركة . ويمكن تحقيق ذلك بانشاء صندوق تمويل في اطار الجامعة العربية ، او مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، يعمل بالتنسيق مع الاتحاد العربي للسكك الحديدية . وتساهم في هذا الصندوق الاقطار العربية التي تمتلك شبكات للسكك الحديدية ، والاقطار التي ستقوم بمشاريع جديدة لاول مرة وتكون مشاريعها مكملة للحلقات الناقصة في المحاور التي تخدم ربط الوطن العربي بشبكة خطوط السكة الحديدية .

ـ العمل على اكمال توحيد مواصفات مشتركة لخطوط السكة والوحدات المتحركة والاتفاق عليها ، على ان تعد هذه المواصفات عند انشاء خطوط سكة جديدة ، وان يكون ذلك باشراف لجنة متخصصة من الاتحاد العربي للسكك الحديدية .

ـ العمل على ايجاد شركة عربية متخصصة للقيام باعداد الدراسات والتصاميم للمشاريع الجديدة واخرى لتشييد المشاريع . ويمكن الاستعانة بالخبرات الاجنبية في بداية تكوين هذه الشركات لحين تكوين نواة جيدة تتمكن فيما بعد من القيام وحدها بالاعمال بعد اكتسابها الخبرات الكافية في هذا المجال .

ـ العمل على التنسيق مع المعنيين بسائر وسائط النقل في الوطن العربي للوصول الى تخطيط متكامل بين هذه الوسائل وتجنب التعارض بين المشاريع المختلفة في مجال النقل والمواصلات .

ـ زيادة الفرص التي تتيح للمتخصصين بمختلف فروع العمل في السكك الحديدية ان يلتقوا ويتبادلوا الخبرات ، وذلك بتنظيم برنامج سنوي مسبق لاجتماعات دورية للجان متخصصة يلتقي خلاله العاملون المتخصصون بمختلف الفروع ، ويتم عرض المشاكل والحلول وتبادل الآراء . وبامكان مثل هذه اللجان ان تضع الاسس المتينة للتقليل من التفاوت في مواصفات خطوط السكة

والوحدات المتحركة واساليب التشغيل وصولاً الى توحيدها ، علاوة على ان تأمين خدمات نقل البضائع والمسافرين بصورة منتظمة يتطلب وضع جداول مواعيد سير دورية مشتركة يتفق عليها وتضمن انسيابية الحركة بين اكثر من قطر عربي . وهذا يمكن تحقيقه ايضاً من خلال لجنة متخصصة مشتركة .

ـ بسبب التطور السريع في تقنية الاجهزة والمعدات المستعملة على خطوط السكك الحديدية ، واغلبهامستورد من بلدان اجنبية ، وبما أن شراء هذه المعدات والاجهزة يمكن أن يتم خلال فترة قصيرة ، فإن واقع الحال يشير الى ان امكانات الصيانة والاصلاح اصبحت غير كافية لمواكبة الزيادة في عدد المعدات والماكينات المستعملة ، مما يتطلب ايلاء هذا الجانب اهمية خاصة . ويمكن أن يتحقق ذلك على اساس التكامل بين ادارات السكك العربية بحيث يتم التخصص في مجالات الصيانة والاصلاح ، وتوزع الوظائف بالتنسيق بين الادارات .

ـ تكوين شركات عربية مساهمة تتخصص بصناعة الاجهزة والمعدات اللازمة لخطوط السكك الحديدية، ومراعاة توزيع هذه الصناعات في اكثر من قطر عربي على اساس التكامل في سد الحاجات بالاستفادة من الخبرات المتوافرة لدى الاقطار العربية اولاً ، والاستعانة بالخبرات الاجنبية لوضع الاسس لمثل هذه الصناعات ثانياً ، مما سيوفر المبالغ الطائلة التي تصرف في الوقت الحاضر لاستيراد اغلب هذه الاجهزة والمعدات واللوازم من البلدان الاجنبية . وسيحقق ذلك في الوقت نفسه تعزيز قطاع الصناعة في الاقطار العربية وخلق كوادر فنية متخصصة ، ويقلل من الاعتماد على المصادر الاجنبية . ويمكن تحقيق هذا الهدف على مراحل بحيث تكون البداية منصبة على المعدات او الاجهزة الاقل تعقيداً ، والتدرج في زيادة التصنيع بعد اكتساب الخبرات التقنية اللازمة لمراحل اكثر تقدماً . وكخطوة اولى ينبغي تشجيع الصناعات القائمة فعلاً في الاقطار العربية المنتجة لمعدات تستخدم في السكك الحديدية بشراء الحاجات المتوافر انتاجها لديها ودعمها على اساس انها تمثل النواة لانشاء صناعات ذات قابلية اكبر للانتاج ويتطلب الوصول الى هذا الهدف جمع البيانات والاحصائيات عن حاجات ادارات السكك الحديدية في الاقطار العربية كافة لفترات لاحقة (٥ ـ ١٠) سنوات على الاقل .

ـ للتقليل من الاعتماد على الايدي العاملة الاجنبية ، ولاسيما ذات المهارات والتخصصات ، وبما ان العمل في مجال السكك الحديدية ذو طابع تخصصي ، فإن الحاجة تدعو الى افساح المجال امام الكوادر الفائضة في ادارات السكك العربية للعمل في الاقطار التي تحتاج اليها ، وتسهيل هذه المهمة والعمل على اجتذاب المواطنين العرب العاملين في السكك الاجنبية ، وبخاصة في دول اوروبا الغربية ، وذلك بالتعاقد معهم للعمل في ادارات السكك العربية باجور مجزية مع السكن الملائم . وهذا الاجراء يحقق غرضين ، الاول الاستفادة من خبرات هؤلاء في مجال تخصصهم، مما يعوّض بعض النقص في الايدي العاملة المتخصصة ، والثاني تشجيع الهجرة المعاكسة للمواطنين العرب بتأمين العيش المناسب لهم ، للمساهمة في خدمة وطنهم ، ولاسيما ان الدلائل تشير الى ان موضوع النقص في الايدي العاملة يؤلف احدى العقبات الرئيسية في سبيل تشغيل المشاريع الجديدة وصيانتها .

- شهد العقد الاخير اتجاه كثير من بلدان العالم الى اعطاء اهمية خاصة لتحسين سككها وانشاء خطوط جديدة . وعلى سبيل المثال وضعت الولايات المتحدة منذ عام ١٩٧٠ خطة لاعادة النظر في شبكة خطوطها الحديدية وايجاد ما يربط بين الولايات ربطاً متكاملاً ، بعدما كانت الخطوط الممتدة في كل ولاية تخدم اغراضاً محددة . وقد استندت هذه الخطة الى عدة اعتبارات منها موضوع الطاقة ، ولاسيما ان نقل البضائع والسلع بكميات كبيرة بواسطة السكك ولمسافات طويلة يشكل وفراً مالياً ، علاوة على ان النقل بالقطارات الكهربائية يخفف من تلوث البيئة . ويشمل هذا الاتجاه ايضاً اوروبا على الرغم من انها تمتلك شبكات واسعة لخطوط السكة . وعليه فإننا نوصي بأن تكون اسس تقويم مشاريع السكك الجديدة مستندة الى الفوائد المتعددة التي تترتب على انشائها ، وعدم حصر التقويم بالعوائد المالية الصرف .

المراجع

« دراسة النقل القومي بمصر - المرحلة الاولى . » كانون الثاني / يناير ١٩٧٧ . ج٢ ، « الطرق ، السكة الحديد ، الطرق المائية الداخلية» .

«Basrah- Iraq's New Gate-Way.» *MET:* October 1978.

«Hijaz Railway Getting Back on the Rails. » *MET:* October 1977.

«How Mid-East Rails Are Lining.» *MET:* December 1978-January 1979.

«Jordan Completes Export Route to Aqaba.» *Railway Gazette International:* December 1975.

«North Africa, Egypt, Morocco, Algeria, Tunisia.» *IRJ:* April 1978.

«Statistics of Individual Railways.» in: UIC, *International Railway Statistics, 1978.*

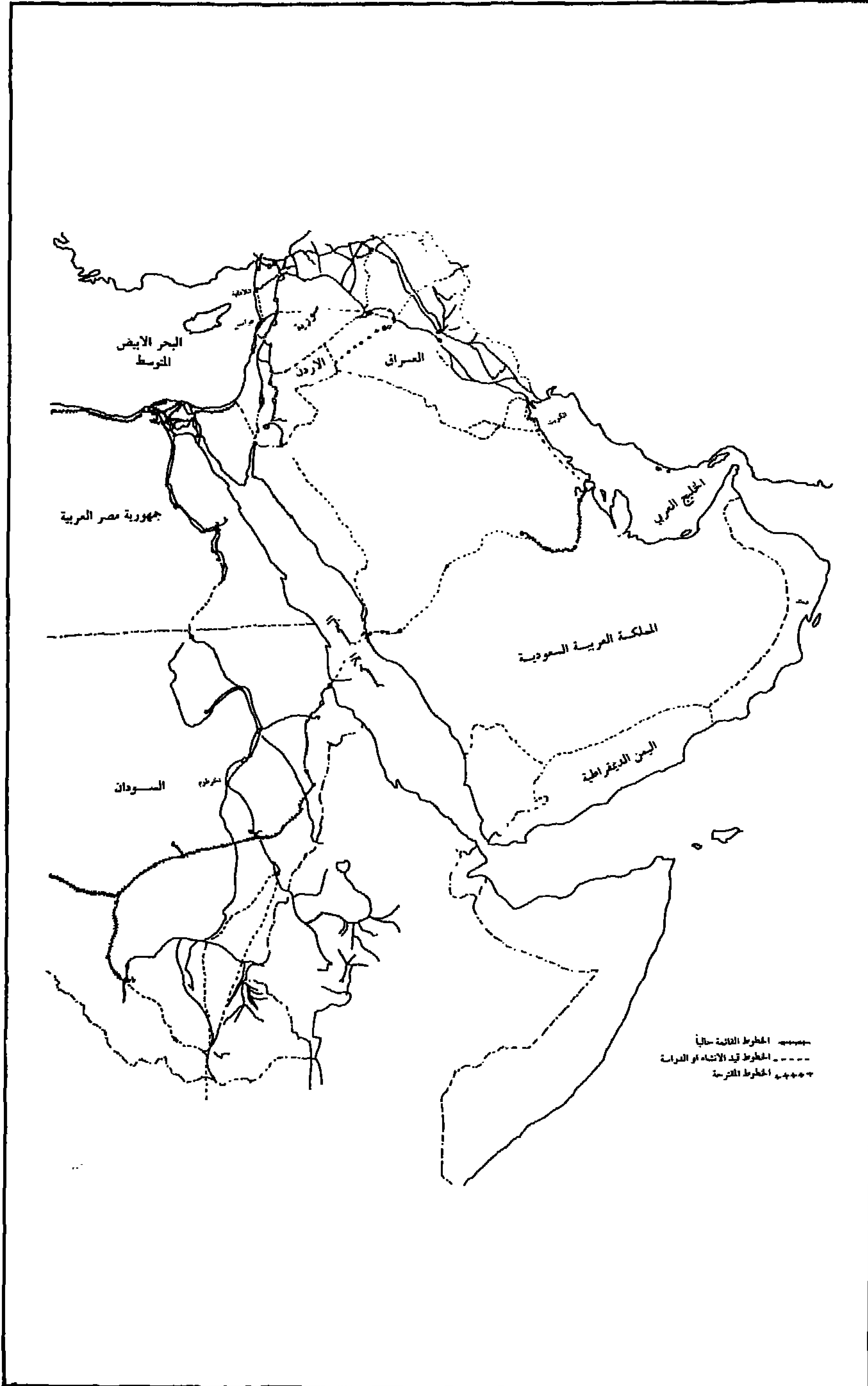
«Sudan on the Move.» *MET:* November - December 1978.

«Syria's Transport Strategy.» *MET:* November 1976.

United Nations, Economic and Social Council and Economic Commission for Western Asia. «Development of an Intergrated Transport System for Western Asia.» Beirut, December 1979. 3 vols.

خارطة

شبكة السكك الحديدية في المشرق العربي



الفصل العاشر

المواصلات البحرية في الوطن العربي

سلمان داود سلمان

مقدمة

يحتل النقل البحري موقعاً متميزاً بين وسائط النقل اذ يتم نقل ما يزيد على ٧٥ بالمائة من التجارة الخارجية العالمية عن طريق البحر . وقد ازدادت اهمية النقل البحري بنمو التجارة الخارجية العالمية خلال عقد السبعينات فوصل حجم التجارة البحرية العالمية عام ١٩٨٠ الى حوالى ثلاثة مليارات وستمائة مليون طن من البضائع في الوقت الذي كان فيه حوالى مليارين ومئتي مليون طن عام ١٩٦٩ . ويوضح الجدول رقم (١) تطور هذه التجارة في الفترة الواقعة بين ١٩٦٩ و١٩٨٠ .

وقد تطور الاسطول البحري العالمي خلال الفترة نفسها ليصل في نهاية عام ١٩٨٠ الى ٦٤٢ مليون طن ساكن بعدما كان ٢٦٥ مليون طن ساكن عام ١٩٦٩ كما هو مفصل في الجدول رقم (٢) . ولدى مقارنة التطور الحاصل في كل من حجم التجارة البحرية العالمية والاسطول البحري العالمي يتضح لنا ان هذا التطور قد لا يكون متجانساً بالنظر لاختلاف ظروف تطور كل منهما . غير ان السمة الغالبة هي ان يتحقق بالنتيجة نوع من التوازن بين حجم التبادل التجاري العالمي وحجم الاسطول البحري العالمي .

ونستعرض فيما يلي الوضع الراهن للنقل البحري العربي كمنطلق للوقوف على المؤشرات التي يمكن استخدامها لبلورة فكرة مستقبلية لمجالات الخروج من الوضع الراهن الى خيارات افضل .

اولاً : التجارة الخارجية البحرية العربية

تساهم التجارة الخارجية العربية بشكل عام بحوالى ثلث التجارة العالمية .

وقد شهدت التجارة العربية نمواً ملحوظاً خلال السبعينات . كذلك تضاعف حجم التجارة العربية حوالى اربع مرات خلال الفترة نفسها فبلغ عام ١٩٧٧ حوالى ١٠٦٥ مليون طن ، ثم ارتفع الى حوالى ١١٦٠ مليون طن خلال عام ١٩٧٩ . وبذلك بلغت نسبة التجارة البحرية العربية حوالى ٣١ بالمائة من مجموع التجارة البحرية العالمية لذلك العام . ويوضح الجدول رقم (٣) حجم الحمولات المحملة والمفرغة في الموانىء العربية خلال عام ١٩٧٧ ويظهر منه ان النفط قد شكل العنصر الرئيسي في صادرات الاقطار العربية المنقولة بحراً، بحيث مثّل حوالى ٩٥ بالمائة من هذه الصادرات . في حين كانت نسبة النفط ومشتقاته من مجموع الحمولات المستوردة الى الاقطار العربية عن طريق البحر حوالى ٢٤,٥ بالمائة .

وكذلك يظهر من الجدول رقم (٣) ان مجموع التجارة البحرية العربية بالنسبة للنفط ومشتقاته بلغت عام ١٩٧٧ حوالى ٩٤٤ مليون طن ، اي ان النفط العربي يشكل اكثر من ٥٤ بالمائة من مجموع حمولات النفط ومشتقاته المنقولة بحراً على الخطوط الملاحية العالمية كافة خلال عام ١٩٧٧ . اما بالنسبة للحمولات الجافة فيتضح ان نسبة التجارة البحرية العربية قد شكلت حوالى ٧,٧ بالمائة من حجم التجارة البحرية العالمية للعام نفسه .

جدول رقم (١)

تطور التجارة البحرية العالمية ، للفترة ١٩٦٩ - ١٩٨٠ (بملايين الاطنان)

السنة	النفط الخام	مشتقات النفط	خامات الحديد	الفحم	الحبوب	غيرها	المجموع
١٩٦٩	٨٧٣	٢٠٩	٢١٤	٨٣	٧١	٧٨٩	٢٢٣٩
١٩٧٠	٩٩٦	٢٤٥	٢٤٧	١٠١	٨٩	٨٠٤	٢٤٨٢
١٩٧١	١٠٧٠	٢٤٧	٢٥٠	٩٤	٩١	٨٢٥	٢٥٧٧
١٩٧٢	١١٨٥	٢٦١	٢٤٧	٩٦	١٠٨	٨٦٦	٢٧٦٣
١٩٧٣	١٣٦٦	٢٧٤	٢٩٨	١٠٤	١٣٩	٩٤٠	٣١٢١
١٩٧٤	١٣٦١	٢٦٤	٣٢٩	١١٩	١٣٠	١٠٤٥	٣٢٤٨
١٩٧٥	١٢٦٣	٢٣٣	١٩٢	١٢٦	١٣٧	٩٩٥	٣٠٤٧
١٩٧٦	١٤٢٢	٢٦٠	٢٩٤	١٢٧	١٤٦	١٠٧٥	٣٣٢٤
١٩٧٧	١٤٧٥	٢٧٣	٢٧٦	١٣٢	١٤٧	١١٢٠	٤٣٢٣
١٩٧٨	١٤٥٧	٢٧٠	١٧٨	١٢٧	١٦٩	١١٩٠	٣٤٩١
١٩٧٩	١٥٣٨	٢٧٩	٣١٧	١٥٩	١٨٢	١٢٧٠	٣٧٥٥
١٩٨٠	١٤٢٠	٢٤٥	٣١٠	١٧١	١٨٥	١٣٠٠	٣٦٣٢

المصدر : احتسب من : Fearnleys ، استعراض ١٩٨٠ .

جدول رقم (٢)

تطور الاسطول البحري العالمي ،
للفترة ١٩٦٩ ـ ١٩٨١ (بملايين الاطنان الساكنة)

السنة	ناقلات النفط		الناقلات المختلطة		ناقلات المواد السائبة		غيرها		المجموع	
	طن	العدد	طن	العدد	طن	العدد	طن	العدد	طن	العدد
١٩٦٩	١٦٦,١	٢٩٨٤	١٠,٤	١٧٥	٤٨,٢	١٧٦١	٩٠,٥	١٢٦٨٩	٢٦٥,٢	١٧٦٠٩
١٩٧٠	١٣١,٥	٢٠٠٨	١٢,٤	١٠٥	٥٥,١	١٩٦٤	٩١,٤	١٢٧٢٠	٢٩٠,٤	١٧٨٨٧
١٩٧١	١٥١,٠	٣٠٩٤	١٥,٦	٢٢١	٦١,٧	٢١٣١	٩٢,٨	١٢٩٤٩	٣٢١,١	١٨٣٩٥
١٩٧٢	١٧١,١	٣٢٠٦	٢١,١	٢٥١	٧٠,٤	٢٣٤٥	٩٣.٨	١٣٠٩٢	٣٥٦,٤	١٨٨٩٤
١٩٧٣	١٨٨,٩	٢١٩٣	٢٩,٠	٣٠١	٧٩,٩	٢٥٨٠	٩٤,٩	١٣٢٣٥	٣٩٢,٧	١٩٣٠٩
١٩٧٤	٢١٥,٦	٣٢٩٣	٣٧,٤	٣٥٥	٨٩,٤	٢٧٨١	٩٧,٥	١٣٤٤٩	٤٣٩,٩	١٩٨٧٨
١٩٧٥	٢٥٤,٣	٣٤٠٦	٤٢,١	٣٨٦	٩٧,٨	٢٩٩٢	٩٩,٧	١٣٥٧٩	٤٩٣,٩	٢٠٣٦٣
١٩٧٦	٢٩٠,٩	٣٤٣٩	٤٤,٢	٣٩٨	١٠٥,٧	٣١٩٧	١٠٢,٩	١٣٨٥٢	٥٤٣,٧	٢٠٨٨٦
١٩٧٧	٣٢٠,٥	٣٣٨٤	٤٦,٨	٤١٤	١١٦,٦	٣٤٦٤	١٠٧,٤	١٤١٨١	٥٩١,٣	٢١٤٤٣
١٩٧٨	٣٣١,٩	٣٣٠١	٤٨,٣	٤١٩	١٢٩,٦	٣٨٢٦	١١٤,٨	١٤٤٩٥	٦٢٤,٦	٢٢٠٤١
١٩٧٩	٣٢٨,٦	٣١٢٩	٤٨,٧	٤١٨	١٣٤,٩	٣٦٦٠	١٢٠,٥	١٤٩٤٠	٦٣٢,٧	٢٢٤٤٧
١٩٨٠	٣٢٦.٨	٣٠٧١	٤٨,٢	٤١٠	١٣٧,٧	٤٠٢٠	١٢٥,٢	١٥٤٤٥	٦٣٧,٩	٢٢٩٤٦
١٩٨١	٣٢٣,٧	٣٠٧٦	٤٧,٦	٤٠٢	١٤١,٤	٤١٢٧	١٣٠,٠	١٥٧٤٥	٦٤٢,٧	٢٣٣٥٠

المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

ثانياً : الاسطول البحري العربي

بلغ حجم الاسطول البحري العربي في نهاية عام ١٩٧٩ حوالى خمسة عشر مليون طن ساكن ، وهذا يمثل ٢ بالمائة من حجم الاسطول البحري العالمي المذكور في الجدول رقم (٢) للعام نفسه ، في الوقت الذي كان يمثل ٠,٥٦٩ بالمائة عام ١٩٦٧ و ٠,٧١٠ بالمائة عام ١٩٧٠ و١,١٤٥ بالمائة عام ١٩٧٣ . وعلى الرغم من ان الاسطول البحري العربي ، قد سجل نمواً ملحوظاً خلال الفترة الواقعة بين عام ١٩٧٠ وعام ١٩٧٩ كما يظهر الجدول رقم (٢) ، الا ان هذا النمو وهذه النسبة ضئيلة جداً بالقياس الى حجم الاسطول البحري العالمي ولاسيما ان التقديرات تشير الى ان الاسطول البحري العربي لا ينقل اكثر من ٢ بالمائة من التجارة البحرية العربية مع ان هذه التجارة تشكل كما اسلفنا حوالى ثلث التجارة البحرية العالمية . ولدى تحليل الاسطول البحري العربي لعام ١٩٧٩ نجد أن مجموع حمولة ناقلات النفط العربية يتعدى عشرة ملايين طن ساكن ، تليها سفن البضائع العامة التي بلغ مجموع حمولتها اكثر من ثلاثة ملايين طن حسب ما هو مذكور في الجدول رقم (٥) .

جدول رقم (٣)

التجارة البحرية للاقطار العربية ، لسنة ١٩٧٧ (بآلاف الاطنان)

القطـــر	المحملـــة				المفرغـــة			
	النفـــط		الحمولات الجافة	المجموع	النفـــط		الحمولات الجافة	المجموع
	خام	مشتقات			خام	مشتقات		
الاردن	-	-	١٧٢٢	١٧٢٢	١١٨١	٦٩	١٣٩	١٣٨٩
الامارات العربية المتحدة	٩٦٨٣٥	٨٠	٢٠٠	٩٧١١٥	-	١٨٠٦	٤٠٠٠٠	٥٨٠٦
البحريـن	-	١٠١٤٨	١٩٠٠	١٢٠٤٨	-	-	١٢٠٠	١٢٠٠
تونـــس	٨١٤٥	٣	١٥٤١	٩٦٨٩	١٠٣٥	٧٩٧	٣٩١١	٥٧٤٣
الجزائـــر	٣٧٠٠٠	٤٦٩٦	٣٧٩٦	٤٥٤٩٢	-	٨٩٤	١١٩٣٤	١٢٨٢٨
الجماهيرية العربية الليبية	٩٣٥٨٤	٢٢٨٤	٤٠	٩٥٩٠٨	-	٩٢٠	٦٩٠٠	٧٨٢٠
الجمهورية العربية السورية	٧٩٤٩	٣٦٦	٤٥١	٨٧٦٦	٢٩١٦	١٤٢٤	٣٣٩٥	٧٧٣٥
جيبوتـــي	٥٠٠	-	-	٥٠٠	-	٥٢٥	٣٧٥	٩٠٠
الســـودان	-	-	١٢٠٠	١٢٠٠	١٢٤٠	٥٩٩	٧٦١	٢٦٠٠
الصومـــال	-	-	٤٠٠	٤٠٠	-	٨٢	٣٣٩	٤٢١
العـــراق	٨٨٤٨٤	٨٠٠	٥٩٥	٨٩٨٧٩	-	-	٣٦٤٩	٣٦٥٠
عمـــان	١٦٦٨٠	-	٢٠	١٦٧٠٠	-	١١٧٠	٣٧٥	١٥٤٥
قطـــر	٢٠٦٨٢	٢٥	٢٩٠	٢٠٩٩٧	-	٤٥	١٧٥٥	١٨٤٥
الكويـــت	٨٠٧٣١	١١٩٥٩	٣٢٠٠	٩٥٨٩٠	-	-	٥٥٠٠	٥٥٠٠
لبنـــان	-	١٥٠	٣٥٠	٥٠٠	١٧٤٠	٢٤١	٢٣٠	٢٢١١
مصـــر	٦٧٦٣	٣٦٥	٢١٧١	٩٢٩٩	١٧٣٧	٤٢٢	١٢٣٤٧	١٤٥٠٦
المغـــرب	-	-	١٨٣٩٦	١٨٣٩٦	٢٨٥٠	٥٦٢	٤٧٨٤	٨١٩٦
المملكة العربية السعودية	٤١٨١٠٢	١١٤٨٠	١١٠	٤٢٩٦٩٢	-	-	١٣٣١٦	١٣٣١٦
موريتانيـــا	-	-	٨٥٠٠	٨٥٠٠	-	١٧٨	٣٠٢	٤٨٠
اليمـــن	-	-	٣٠	٣٠	-	٢٤٨	٢٧٠	٥١٨
اليمن الديمقراطية	-	١٢٨٥	٩٨٠	١٥٦٥	١٩١٧	٢٥٢	٩٢٠	٣٠٨٩
المجمـــوع	٨٧٥٤٥٥	٤٣٦٤١	٥١٩١	٩٦٤٢٨٨	١٤٦١٦	١٠٢٣٥	٧٦٤٠٢	١٠١٢٩٨

ويلاحظ ان حداثة تطور الاسطول البحري العربي، قد ادت الى اعتماد تصاميم متطورة للسفن سواء بالنسبة الى الاحجام او الى النوعية . ففي الوقت الذي وصل فيه حجم اكبر ناقلة نفط عربية الى ٤٠٨/٠٠٠ طن ساكن تقريباً ، نجد ان هناك سفنا عربية خاصة لنقل الاوعية النمطية والغاز واخرى للدحرجة الآلية . وكل هذا يدل على تفاعل مستمر مع التطور البحري العالمي .

وقد انعكست هذه الحقيقة على اعمار السفن العربية، اذ لا يتجاوز متوسط عمر ناقلات النفط العربية مثلاً ثماني سنوات ، وسفن البضائع العامة عشر سنوات ، في الوقت الذي يصل فيه متوسط عمر السفن العربية لنقل الحيوانات الحية الى ٢١ سنة، وناقلات السمنت الى ٢٨ سنة .

جدول رقم (٤)

تطور الاسطول البحري العربي

القطــر / السنــة	١٩٧٠	١٩٧٥	١٩٧٩
الاردن	–	–	١٢٠٠
الامارات العربية المتحدة	–	٧٢٩٦٥	٢٥٢٧١٧
البحريــن	٢٠٦٥	٣٣٤٧	٦٦٤٩
تونــــس	٢٨٤٤٧	٥٧٥٦٥	١٧٠٦٨٠
الجزائـــر	٣٥٦٩٧	٢٩٩٦٠٠	١٨٧٢١١٩
الجماهيرية العربية الليبية	٣٠٥١	٤٣٧٠٧٤	١٥٨٣٦٥٢
الجمهورية العربية السورية	٤٠٣	١١٢٤٢	٤٥٣٥١
جيبوتـــي	–	–	٣٣٦٥
الســودان	٧٨٧٨٥	٥٩٥٢٩	٥٦٨٩٣
الصومـــال	٥٥٤٩٦٦	٢٧٠٣٤٠٣	٧٣٧٧٢
العـــراق	٢٣٢٨٦	٤٧٥٠٣٤	٢٣٦٧٧٢٦
عمـــان	٢٨٥	٣٦٢٨	٩٧٦٩
قطـــر	١٧٥	٧٢٥	١٥٦٥٥٣
الكويــت	٩٩٧٩٨٦	١٦٧١٦٥٦	٤٠٨٠٨٥٥
لبنـــان	٢٦٨٩٠٢	٢٤٨٧٥٠	٣٥٦٦٠٦
مصـــر	٢٦٧٤٦١	٣٨٧٠٠١	٦٩٢٨٩١
المغـــرب	٦٨٦٦١	٩٧٠٢٥	٥٧٤١١١
المملكة العربية السعودية	٥٠٨٠٠	٢٨٠٥٥١	٢٤٤٨٥٦٣
موريتانيــا	–	٣٨٤	٣١١
اليمـــن	١٤٤٣	١٨٥٠	١٨٥٠
اليمن الديمقراطية	١١٦٢	٧٤٧٩	١١٥٢٥
المجمــوع	١٣٨٣٥٧٦	٦٨١٨٧٦١	١٤٧٦٧١٥٨

المصدر : احتسب من : سلمان داود سلمان ، « الوضع الراهن للنقل البحري العربي وامكانية تنشيط هذا النقل »، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، ١٩٨٠ .

كذلك تعتبر بعض الشركات البحرية العربية في عداد كبريات الشركات البحرية العالمية ، كالشركة العربية البحرية لنقل النفط وشركة الملاحة العربية المتحدة وشركةناقلات النفط الكويتية . . . الخ .

وتقوم سفن الاسطول البحري العربي بشكل عام بالتركيز على نقل جزء من التجارة

القطرية ، غير أنه بانبثاق الشركات البحرية العربية المشتركة بدأت الخطوات الاولى في طريق الوصول الى سياسة عربية مشتركة، فابتدأ التنسيق والتعاون للسيطرة على حركة التجارة البحرية العربية بشكل يؤدي الى تفاعل اكبر بين هذا الاستثمار العربي المشترك وبين الاقتصاد القومي . وكما اسلفنا سابقاً ، فإن مساهمة هذا الاسطول في نقل التجارة البحرية العربية متدنية جداً بسبب صغر حجم هذا الاسطول . ويتركز عمل سفن الاسطول البحري العربي على الخطوط الملاحية الخارجية التي تربط الاقطار العربية بدول العالم .

ثالثاً : التجارة البحرية بين الاقطار العربية

يقدر حجم التجارة العربية لعام ١٩٧٧ بحوالى ١٤ مليون طن يشكل منها النفط حوالى ٩ ملايين . ويساهم النقل البحري بنقل حوالى ٢٥ بالمائة من الملايين الخمسة المتبقية من الحمولات التجارية عدا النفط .

وتعود ضآلة هذه النسبة الى ان حركة التجارة ، بين الاقطار العربية (عدا النفط) هي في معظمها بين اقطار عربية متجاورة يلعب النقل البري بينها دوراً متميزاً . وما ضآلة حجم التبادل التجاري بين الاقطار العربية الا انعكاس لعدمبلوغ الهدف المنشود في تنسيق جدي بين الاقطار العربية في طريق التكامل الاقتصادي ، اذ تشكل نسبة التجارة بين الاقطار العربية حوالى ١,٥ بالمائة من التجارة الخارجية العربية .

جدول رقم (٥)

الاساطيل البحرية العربية حسب علم التسجيل حتى تموز / يوليو ١٩٧٩
(بالاطنان الاجمالية المسجلة بالاطنان الساكنة)[أ]

القطر	انواع السفن					
	ناقلات نفط (Oil Tankers)	ناقلات السوائب (BulkCarriers)	السفن العامة (General Cargo)	سفن الحاويات (Containers)	اخرى	المجموع
الاردن	–	–	٤٩٦ (١ ٢٠٠)	–	٢٠٠	٦٩٦ (١ ٢٠٠)
الامارات العربية المتحدة	٧٩ ٦٦٥ (١٤٨ ٦٩٨)	–	٥٧ ١٤٤ (٨٥ ١٣٣)	–	١٩ ٢٨١ (١٨ ٨٨٩)	١٥٦ ١٢٠ (٢٥٢ ٧١٧)
البحرين	٩١٣ (١ ٣٠٠)	–	٢ ٢٢١ (٢ ٩٣٢)	–	٥ ٦٦١ (٢ ٤١٧)	٨ ٧٩٥ (٦ ٦٤٩)

(أ) الاطنان الساكنة مبينة بين قوسين الا في الحالات التي لا تتوافر فيها مثل هذه البيانات .

يتبع

تابع جدول رقم (٥)

القطـــر	انـــواع السفـــن ناقلات نفط (Oil Tankers)	ناقلات السوائب (Bulk Carriers)	السفن العامة (General Cargo)	سفن الحاويات (Containers)	اخرى	المجموع
تونـــس	٢٧ ٠٣٠ (٤٦ ٨٢٤)	٢٠ ١٥٧ (٣٢ ٢١٧)	٦٠ ٤٧١ (٧٩ ٩٩٠)	—	٢٠ ٣١٠ (١١ ٦٤٩)	١٢٧ ٩٦٨ (١٧٠ ٦٨٠)
الجزائـر	٦٢٣ ٤١٧ (١ ١٧٧ ٦٩٧)	٨٠ ٩٨٨ (١٢٧ ٩١٠)	٢١٤ ٩٨٥ (٣٠٥ ٧٨٢)	— —	٣٢٨ ٦٩١ (٢٦٠ ٧٣٠)	١ ٢٥٨ ٠٨١ (١ ٨٧٢ ١١٩)
الجماهيرية العربية الليبية	٧٩٥ ٦١٦ (١ ٥٠٤ ٩٢٩)	—	٤٦ ٥٤٠ (٥٨ ٦٩٢)		٤٣ ٠٩١ (٢٠ ٠٣١)	٨٨٥ ٢٤٧ (١ ٥٠٤ ٦٥٢)
الجمهورية العربية السورية	—	—	٣٠ ٣٧٦ (٤٤ ٧٥١)	—	١ ٤٥٣ (٦٠٠)	٣١ ٨٢٩ (٤٥ ٣٥١)
جيبوتـي	—	—	١ ٧٨٠ (٢ ٣٠٠)	—	٩ ٥١١ (١ ٠٦٥)	٣ ٢٩١ (٣ ٣٦٥)
الســـودان	—	—	٤٢ ٢٥٥ (٥٦ ٨١٣)	—	١ ١٢٠	٤٣ ٣٧٥ (٥٦ ٨٩٣)
الصومـال	١٠ ٤٥٨ (١٦ ٤٥٠)	—	٤١ ١٨٤ (٥٣ ٢١٢)	—	٣ ٢٥٣ (٤ ١١٠)	٥٤ ٨٩٥ (٧٣ ٧٧٢)
العـراق	١ ١٤٠ ٩٥١ (٢ ١٦٢ ٤١٥)	—	٩٢ ٢٣١ (١٣٠ ٣٤١)	—	٩٥ ٠٧٤ (٧٣ ٩٧١)	١ ٣٢٨ ٢٥٦ (٢٣٦٧٧٢٦)
عمـان	—	—	٣ ١٥٧ ٦ ٠٣٠	—	٣ ٧٩٧ ٣ ٧٣٩	٦ ٩٥٤ ٩ ٧٦٩
قطـر	٧٢ ٧٥٩ (١٣٨ ٣٢٧)	—	٢ ٢١٦ (٣ ٧٧٣)	—	١٥ ٦١٤ (١٤ ٤٥٣)	٩٠ ٥٨٦ (١٥٦ ٥٥٣)
الكويـت	١ ٢٥٦ ٣٦٠ (٢ ٤١٨ ٢٣٨)	١٢ ٨٦٠ (١٨ ٨٢٢)	٩٦٢ ٤٦٧ (١ ٤١٦ ٣٩٠)	—	١٩٦ ٥١٣ (٢٢٧ ٤٠٦)	٢ ٤٢٨ ٢٠٠ (٤ ٠٨٠ ٨٥٥)
لبنـان	٧٥٢ (١,٠٩٠)	—	٢١١,٣٧٤ (٣٠٥ ٣٩٦)	١ ٩٤٦ (١ ٥٤٣)	٤٦ ٠٥٣ (٤٨ ٥٧٧)	٢٦٠ ١٢٥ (٣٥٦ ٦٠٦)
مصـر	١٤٢ ٨٥٠ (٢٣٢ ٥١٥)	—	٣٢٨ ٩٦٠ (٤١٧ ٩٢٧)	—	٦٩ ٩١١ (٤٢ ٤٤٩)	٥٤١ ٧٢١ (٦٩٣ ٨٩١)
المغـرب	١١٣ ٠٧٤ (١١٩ ٧١٢)	٥٨ ٦٠٥ (١٠٠ ٥٠١)	٨١ ٤٤٣ (١٢٥ ١٨٤)	—	١١١ ٢٤٢ (١٤٨ ٧١٤)	٣٦٤ ٣٦٤ (٥٧٤ ١١١)
المملكة العربية السعودية	١ ٠٦٢ ٧٩٣ (١ ٩٨٢ ٢٦٨)	١١٩ ١٥٤ (١٧٨ ٠٢٦)	١٤٢ ٤٣٥ (١٨٣ ٦٨٩)	—	١١٨ ٥٧٠ (١٠٤ ٥٨٩)	١ ٤٤٢ ٩٥٢ (٢ ٤٤٨ ٥٦٣)
موريتانيـا	—	—	—	—	٣٧٥ (٣١١)	٣٧٥ (٣١١)

يتبع

تابع جدول رقم (٥)

القطـــر	انــواع السفــن					
	ناقلات نفط (Oil Tankers)	ناقلات السوائب (Bulk Carriers)	السفن العامة (General Cargo)	سفن الحاويات (Containers)	اخرى	المجموع
اليمــن	–	–	١ ٢٦٠ (١ ٨٥٠)	–	٦٩٦	١ ٩٥٦ (١ ٨٥٠)
اليمن الديمقراطية	١ ٨٨٦ (٣ ١٨٥)	–	٣ ٢٢٥ (٥ ٠٤٠)	–	٥ ٦٣٤ (٣ ٣٠٠)	١٠ ٧٧٥ (١١ ٥٢٥)
المجموع	٥ ٣٢٨ ٥٥١ ١٠ ٠٣٤ ٦٤٨	٢٩١ ٧٦٤ ٤٥٧ ٤٧٦	٢ ٣٢٦ ٢٥٠ ٣ ٢٨٦ ٥٠٥	١ ٩٤٦ ١ ٥٤٣	١ ٠٩٨ ٠٥٠ ٩٨٦ ٩٨٦	٩ ٠٤٦ ٥٦١ ١٤ ٦٨٨ ١٥٨

المصدر : احتسب من : انكتاد (جنيف) .

وقد ادت ضآلة مستوى التبادل التجاري وعدم انتظام انسياب البضائع بين الاقطار العربية الى عدم اهتمام الناقل البحري العربي بهذه الحركة نتيجة توافر البدائل التجارية الافضل ، حتى اصبح عدم الاهتمام هذا يشكل في الوقت الحاضر احد العوائق الرئيسية في ظروف مستجدة ، تبعث على امل توافر مستلزمات زيادة التبادل التجاري بين الاقطار العربية . وبهذا اصبح تقديم خدمات النقل البحري بين الموانىء العربية عرضة لتوافر حمولات اقتصادية للسفن التي يصادف ترددها على تلك الموانىء ، اضافة الى اضطرار التجار الكبار انفسهم الى توفير بعض وسائل النقل البري التي غالباً ما تكون موجهة لخدمة هدف تجاري ضيق .

لقد توصل الباحث من خلال الدراسات الميدانية التي اجريت ، والمقابلات الشخصية مع كثير من ذوي المصالح الحقيقية في التجارة بين الاقطار العربية الى ان ضعف خدمات النقل البحري ، وبخاصة المنتظمة منها ، يشكل عائقاً امام الاستجابة القريبة والبعيدة المدى لمتطلبات السوق العربية من البضائع .

بل ان خدمات وتسهيلات النقل البحري المقدمة للبضاعة الاجنبية اصبحت عاملاً أساسياً في عملية تفضيل السلعة الاجنبية في السوق العربية . ويعود هذا بشكل اساسي الى ان كثيراً من المنتجات العربية الموجهة للسوق العربية تتحمل اعباء على شكل اجور شحن اكبر من تلك التي تتحملها السلعة الاجنبية نفسها . ومردّ ذلك الى عوامل كثيرة اهمها ضآلة حجم الشحنات العربية ، وعدم وجود خطوط ملاحية منتظمة ومباشرة بين الاقطار العربية . فمعظم البضائع المنتجة في المغرب العربي مثلاً تنقل اولاً الى الموانىء الاوروبية لاعادة شحنها الى السوق العربية ، وبذلك تتحمل تكاليف اضافية تقلل من منافستها للبضاعة الاجنبية في السوق العربية .

وعلى الرغم من ان بعض الاقطار العربية عمدت الى محاولة تأسيس خطوط ملاحية بين الموانىء العربية فإنها لم تستطع حتى اليوم إنجاح هذه المشاريع . ونذكر منها مشاريع مشتركة بين

موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا ، ثم مشروع ربط موانىء الجزائر وتونس والاسكندرية وبيروت بعضها ببعض . كذلك لم يفلح مشروع آخر لربط الجزائر بالخليج العربي حتى البصرة . وبعدها دأبت اقطار المغرب العربي على دراسة امكانية فتح خط ملاحي بين موانئها فقط ، وجمدت الدراسة ايضاً لعدم جدوى المشروع من الناحية الاقتصادية . ويعاني السودان عدم تجاوب السفن الاجنبية والعربية على حد سواء مع متطلباته التصديرية للمحاصيل الزراعية ، اذ يضطر المصدر السوداني الى دفع اجور شحن مضاعفة بالنسبة الى تلك التي تدفع على خطوط بحرية مماثلة .

وكذلك تعاني صادرات اقطار عربية اخرى ، مثل العراق والبحرين والكويت ، المصاعب نفسها بالنظر لعدم جدوى احجام بعض صادراتها من الناحية الاقتصادية على السفن التي تشكل موانىء بعض الاقطار العربية جزءاً من خطوطها الملاحية .

وتجدر الاشارة هنا الى أن معظم الجهات المعنية بالتبادل التجاري اكدت صيغة واحدة ، رغم تعدد الاقطار العربية التي تنتمي اليها ، أنه يمكن ان يصل حجم التبادل التجاري الى خمسة اضعاف حجمه الحالي خلال مدة لا تتجاوز سنتين او ثلاثاً فيما لو كان هناك خطوط بحرية منتظمة بين الاقطار العربية . ويفسر ذلك بان المصدّر او المنتج العربي يستطيع ،حتى يضمن توافر خدمات النقل المستقبلي لبضاعته الى الاقطار العربية ،تطوير انتاجه والالتزام سلفاً امام المستورد بالكميات والاوقات والاسعار ، وهذا ما لا يستطيع توفيره في الظروف الراهنة .

رابعاً : الموانىء البحرية العربية

تختلف معالجة موضوع الموانىء البحرية العربية عن معالجة موضوع الاسطول البحري نظراً لأن التوسع الذي حصل في طاقات الموانىء يتناسب بشكل عام وزيادة حجم التجارة البحرية العربية ، بل يزيد عن حاجتها . وبغض النظر عن جنسية ناقل هذه التجارة ، وكون الطلب على خدمات الموانىء العربية بصورة عامة بمقدار حجم التجارة البحرية لهذه الاقطار ، فإنه يمكن القول ان الموانىء البحرية تشكل الشريان الحيوي لتدفق الصادرات والواردات من والى الاقطار العربية . وهي في اطار اختصاصنا حلقة ذات اهمية خاصة في سلسلة النقل تتغير فيها وسيلة نقل البضاعة من بحرية الى برية وبالعكس ، بل يتعدى دور الميناء ذلك في اكثر الاحيان ليشمل مساهمة ملموسة في عمليات التصنيع والتخزين والترانزيت .

وقد تطورت الموانىء العربية كماً ونوعاً ، واستجابت طاقاتها للتجارة الخارجية العربية المتضاعفة . بل ان بعض الموانىء العربية قد شهد قفزات نادرة في حجم التجارة البحرية القادمة اليه . وليس غريباً القول بأن بعض الموانىء البحرية قد عانى كثيراً نتيجة هذه القفزات في حجم التجارة ، وفي بعض الاحيان نتيجة قصر النظر في التخطيط العلمي لطاقات الموانىء والمتابعة

الدورية لمستلزمات التجارة الخارجية . وعلى النقيض من ذلك هناك موانىء عربية شهدت توسعاً كثيفاً جاوز كل الحسابات العلمية لاكثر الافتراضات تفاؤلاً ، واصبحت ذات طاقات اضافية شكلت، سواء على المستوى القطري او القومي ، هدراً للموارد العربية التي كان من الاجدر ان تستثمر في مشاريع بحرية وغير بحرية اكثر ملاءمة للاقتصاد الوطني والقومي .

ولتسهيل دراسة وعرض التطور الكمي والنوعي للموانىء العربية نقسم الموانىء العربية الى مجموعات اقليمية : هي موانىء شمال افريقية ، والموانىء الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الابيض المتوسط ، وموانىء البحر الاحمر والبحر العربي ، وموانىء الخليج العربي .

فبالنسبة الى موانىء شمال افريقية تشهد المنطقة تطوراً محافظاً بالنسبة لموانىء الحمولات التجارية ، وتطوراً مطّرداً للموانىء النفطية ، وبخاصة الاقطار المصدرة للنفط مثل الجزائر وليبيا . كما هو مبين في الجدول رقم (٦) تكيّف هذه الاقطار تطور موانئها بالشكل الذي يتناسب ، وطبيعة تبادلها التجاري مع البلدان الاوروبية ، وبخاصة مع موانىء جنوب اوروبا في حوض البحر الابيض المتوسط .

اما بالنسبة للموانىء العربية الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الابيض المتوسط فيظهر الجدول رقم (٦) الوضع الراهن لها والتوسعات المتوقعة . ويتبين من هذا الجدول ان الموانىء اللبنانية التي لعبت في السابق دوراً بارزاً في خدمة العمق الاقتصادي المتمثل بالعراق وغيره ، اصبحت ، لظروف معروفة ، تعاني مظاهر التخلف وتشكل منفذاً ثانوياً استثنائياً حتى للبنان نفسه . على ان هذا ، لا يمنع من القول بأن هذه الموانىء تمثل طاقة خدمية كامنة لاقطار شرقي البحر الابيض المتوسط متى عادت الظروف الى حالها الطبيعية .

كذلك فإن ملاحظة طاقات الموانىء السورية لا تبعث على الارتياح من وجهة النظر القومية اذ يجب ان تلعب هذه الموانىء دوراً اكثر بروزاً في خدمة المنطقة ككل ، شأنها في ذلك شأن الموانىء اللبنانية . وكذلك الحال بالنسبة لموانىء البحر الاحمر .

ولكننا حين نطلع على الوضع الراهن للموانىء العربية في الخليج العربي نتوصل بسرعة الى الاستنتاجات التي سبقنا اليها كثير من خبراء النقل البحري . وتكمن المشكلة في الخليج العربي في ان التوسع الذي طرأ على هذه الموانىء لم يعتمد الاسلوب العلمي المنطقي في التخطيط . فهناك موانىء تطورت بشكل متحفظ أثّر سلبياً على طاقاتها وتشغيلها ، وبالتالي على اقتصاد بلدانها ، واخرى شهدت قفزات فجائية في عدد ارصفتها ، بسبب عدم الدقة في توجيه الاستثمارات . هذا في الوقت الذي تدعو المصلحة الوطنية والقومية الى التعاون والتنسيق ، لا في مجال تطور الموانىء وحسب ، بل في مجال سلسلة النقل كاملة (اي البحري والبري) ايضاً . وان التطلعات المخلصة تذهب الى ابعد من ذلك بكثير ، فتأمل في ترشيد الاستثمار في حلقات هذه السلسلة بين المناطق الجغرافية العربية كالخليج العربي وشرق المتوسط .

جدول رقم (٦)

الموانـــىء البحريــة العربيـــة

القطـــر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النـــوع	التوسعـــات	ملاحظات اخرى
الاردن	العقبة	٢	عامة	٤ ارصفة جديدة للاوعية	
		٢	فوسفات	النمطية والدحرجة الآلية	
		١ رصيف عائم	عامة		
		٢	الدحرجة الآلية والاوعية النمطية		
الامارات العربية	الرويس	—	النفط ومشتقاته والغاز السائل	ميناء تحت الانشاء	
المتحدة	ابو النجوش	١ ناقلة نفط مخزن	نفط		لحد ٢٧٠ ٠٠٠ طن
	جزيرة داس	٣ مراس	نفط		لحد ٤١٠ ٠٠٠ طن
		١ مرسى	الغاز السائل		
	هالات المبراس	١ عوامة	نفط		لحد ٢٥٠ ٠٠٠ طن
	جبل ظانا	٤ عوامات	نفط		لحد ٣٢٠ ٠٠٠ طن
	ميناء زايد	١٦	عامة	٢ اوعية نمطية	
				١ الدحرجة الآلية	
				ارصفة ساحلية	
	ميناء فتح	٢ عوامتان	نفط		لحد ٣٠٠ ٠٠٠ طن
	جبل علي			٦٦ رصيفاً متنوعاً للحمولات	مثار جدل فيها يخص
				العامة + الاوعية النمطية +	جدواه الاقتصادية
				منطقة حرة	
	ميناء راشد	٢٩	عامة	توسع الى ٣٥ رصيفاً	

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات اخرى
الامارات العربية المتحدة / تابع	ميناء راشد / تابع	١	مشتقات النفط		
		٢	الاوعية النمطية والدحرجة الآلية		
	فجيرة			١٢ رصيفاً	قيد الانشاء
	صقر	٧	الحمولات المتدحرجة والأوعية النمطية والعامة		
	خورفكان		الاوعية النمطية		
	ميناء خالد	١٢	عامة ، أوعية نمطية		
	ميناء مبارك.	١ عوامة	نفط		لحد ٣٥٠,٠٠٠ طن
البحرين	ميناء سلمان	١٤	عامة		
		٢	اوعية نمطية		
		١	ساحلية + الدحرجة الآلية		
	سيترا	٦	نفط		
		١	الغاز السائل والاسفلت		
	ميناء الالمنيوم	٢	خامات الالمنيوم		
تونس	سفاقس	١ ـ ٥٠٠ متر	عامة		
		١ ـ ٨١٠ متر	فوسفات		
		١ ـ ١٠٥ متراً	فوسفات		
		١ ـ ١٠٥ متر	مشتقات وكيمياويات		
		١ ـ ١١٠ متر	تحميل الاملاح		
	حلق الوادي	٧	عامة		
		٤	خامات		

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطـــر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات اخرى
تونس / تابع	حلق الوادي / تابع	٢	خاصة		
	بنزرت ـ منزل بورقيبة	٢	نفطية	١٢٦ متراً صافياً	بالاضافةالى٢رصيف على جزيرة اصطناعية
		٤	عامة		
	سوسا	١	عامة		
		١	عجينة الورق		
	قابس	١ـ ٢٦٠ متراً	عامة	٢ رصيف نفطي	
			فوسفات	مشروع لجعله ميناء تصدير	
				فوسفات رئيسي	
	شخيرا	٢	نفطية	الى حجم ٠٠٠ ١٢٠ طن	
الجزائر	الجزائر	٥٢	بضائع عامة		
		٢	نفطية		
	عنابة	١٩	بضائع عامة		
		٥	نفطية		
	اوزو	١١	عامة	٣ موانىء بحرية لناقلات الغاز	
		٢	مرسى نفطي بحري	١مرسىبحري لنقل النفطوالامونيا	
		١	غاز ومشتقات ميثان		
	اوران	٢٠	بضائع عامة		
	سكيكدا	١٧	بضائع عامة		
		٣	نفطية		

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات اخرى
الجزائر / تابع	بيجايا	٣	نفطية		
	الجاروويت	٨	عامة		
		٩	فحم ، خامات		
	موستجانم	٨	عامة		
الجماهيرية العربية	رأس لانوف	٣	نفطية		الى حجم ٠٠٠ ١٣٠طن
الليبية		١			الى حجم ٠٠٠ ٣٠٠طن
	طرابلس	١- ٤١٠٠ متر			
	درنة	٢	من ضمنها الدحرجة	٦١٥متراً رصيف جديد	
	بني غازي	٦	عامة	٦ ارصفة اضافية	
	السدر	CBM ٣	نفطية		ميناءالتصدير الرئيسي للنفط
		SBM ١			
	مرسى البريكا	٥ بحرية	نفطية		الى ٠٠٠ ١٠٠ طن
		SBM ١	نفطية		الى ٠٠٠ ٣٠٠ طن
		١	مشتقات النفط		
		٢	الغاز السائل		
	مسراطة	١ - ٧٤٠ متراً	عامة	٩٤٠ متراً- عامة	
		١	سابلو	٤٠٠ متر الدحرجة	
				٤٧٠ متراً الاوعية النمطية	

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات اخرى
الجماهيرية العربية الليبية / تابع	زويتينا	٢ مرسيان بحريان			الى ۰۰۰ ۱۰۰ طن
		٣			الى ۰۰۰ ۲۵۰ طن
		١ الغاز السائل			
	زاوية	٢ مرسيان بحريان			الى ۰۰۰ ۵۰ طن
الجمهورية العربية السورية	اللاذقية	١	ركاب		
		٨	عامة		
		٣ عوامات	نفط		
	طرطوس	١٢	عامة	ارصفة اضافية لحد طول كلي ٤٦٠٠ متر	
		١	نفط		
	بانياس	٤ SBM	نفط		تصدير النفط العراقي
جيبوتي	جيبوتي	٨	عامة	رصيف للاوعية النمطية الدحرجة الآلية والحيوانات	
		٤	وقود		
		١٠	نفط		
السودان	بورسودان	٢٨	عامة ، نفط		

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات اخرى
الصومال	بربرة	٢	عامة ، مشتقات نفط		
		٢	نفط		
	مركا	١	الموز		
	مقاديشو	٣	عامة		
		١	موز		
		١	حيوانات		
		١	نفط		
العراق	البصرة	١٥	حمولات عامة		
		٧ عوامات			
	الفاو	٤	نفط		
	خور العمية	٤	نفط		
	خور الزبير	٧	الفوسفات واليوريا والخامات	قيد التوسع	
	ميناء البكر	٤	نفط		الحد ٠٠٠ ٣٥٠ طن
	ام قصر	٣	عامة	قيد التوسع	يمثل منطقة التوسع الرئيسية للموانىء العراقية للحمولات الجافة
		١	اوعية نمطية		
عمان	الفحال	٣ عوامات	نفط		
	قابوس	٩	عامة	تطوير بعض الارصفة الى الاوعية النمطية	

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطــــر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النـــوع	التوسعات	ملاحظات
عمان / تابع	قابوس / تابع	٣	ساحلية		
	سلالة	٢	عامة	توسعات الى ٨ ارصفة	ميناء صغير
				حمولات عامة ورصيف للنفط	
قطر	الدوحة	٦	عامة	٣ ارصفة جديدة لسفن	امكانية استخدام سفن
		٤	ساحلية	الحمولات العامة	الدحرجة الآلية
	حالون	٢ عوامتان	نفط		لحد ٢٢٥ ٠٠٠ طن
	ام سعيد	٢ عوامتان	نفط وعامة		لحد ٣٢٠ ٠٠٠ طن
		٣	الصلب		
		٢	بتروكيمياويات		
الكويت	ميناء عبدالله	٢ عوامتان	نفط		
	الاحمدي	١٢	نفط ومشتقات النفط والغاز		الميناء الرئيسي للنفط ثاني
		٢ جزيرتان اصطناعيتان			اكبر ميناء نفطي في العالم
	سعود	٢ عوامتان	نفط		
	الشعيبة	٥	عامة واسمدة	١٠ للاوعية النمطيةوالدحرجة	
		٤	مشتقات النفط	الآلية	ميناء صناعي
		٣	ساحلية		
	الشويخ	٢١	عامة واوعية نمطية	٢٦ رصيفاً	الميناء الرئيسيللحمولات
		٢ جزيرتان اصطناعيتان			العامة

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات
لبنان	بيروت	٢٤	عامة ونفط وخامات	اعادة تخطيط الميناء	
		١ عوامات	الخضروات والفواكه		
	طرابلس	٢	عامة		
		٤ SBM	نفط		الى ١٥٠ ٠٠٠ طن
	صيدا	٣	نفط		تصدير النفط العراقي
	شكا	١	اسمنت وسلفات	الى ١٥٠ ٠٠٠ طن	تصدير النفط السعودي
	رأس سلاتا	١	سلفات وخامات السلوريك		
مصر	الاسكندرية	٥٥	عامة	اضافة ارصفة جديدة وبناء	
			الدحرجة	ميناء جديد (الدخيلة) غرب	
			الاوعية النمطية	الاسكندرية	
			النفط		
			الركاب		
	بورسعيد	٥٨ من ضمنها ٤٨ عوامة	عامة وتسهيل عبور قناة السويس	دراسة توسيع للميناء ومن ضمنها	
				للاوعية النمطية والدحرجة	
	مرسي مطروح	١٠٠٠ متر	خاصة الاوعيه للاغراض	قيد الانشاء	
	دمياط				
				١١ عامة	
				٧ المكيسة	
				٣ الخاصة	

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطـــر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النـــوع	التوسعـــات	ملاحظات
مصر / تابع	دمياط / تابع			٢ السائبة الجافة	
				٣ الاوعية النمطية	
	ابو زنيمة	١	خامات الحديد		
	مرسى الحمرا	١ SBM			
	رأس العريب	٣	نفط		
	رأس شقير	١ SBM	نفط		
	صقاقا	٢ عوامتان	حجر الفوسفات		
	السويس	٥	عامة واوعية نفطية وركاب	٧ ارصفة	
		١ بحري SBM لانبوب Summed	نفط		
المغرب	دخلا	٤	عامة		
	ناظور	٥	منتجات الحديد والصلب وزراعية		
	الدار البيضاء	٧٤١٥ متراً	فوسفات	ارصفة جديدة بطول ١٣٤٠ متراً	
	المحمدية	٥	نفط وغاز		الى ٠٠٠ ١٠٠ طن
		٢ SBM	نفط		اكبر المصافي المغربية يوزع
		١	عامة		المشتقات بواسطة
					سفن صغيرة
	اغادير	١١	عامة		
		١	مشتقات النفط		
	القنيطرة	١٠	عامة		

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات
المغرب / تابع	القنيطرة / تابع	١	نفط ونبيذ		
	طنجة	١٨٨٥ متراً	عامة وخامات وركاب		
	اسفي	١	فوسفات		
		٢	خامات		
		١	معادن		
		١	نفط		
	العيون	٣	فوسفات		الى ٠٠٠ ١٠٠ طن
		١	عامة	ميناء لتصدير الفوسفات	
	الجديدة والجرف الاصغر	الجانب البحرية			
	الصويرة	الجانب البحرية			
المملكة العربية السعودية	جدة	٢٤	عامة	ميناء جديد للنفط لحد ١٠٠٠٠٠ طن	ميناء رئيسي بالنسبة للاوعية النمطية
			الاوعية النمطية		
			الحمولات السائبة		
			الدحرجة الآلية		
		٢	نفط - جزر اصطناعية		
	الدمام	٣٩	عامة	مشاريع اخرى	
			الدحرجة الآلية والاوعية النمطية		
			السمنت		

يتبع

تابع جدول رقم (٦)

القطر	اسم الميناء	عدد الارصفة	النوع	التوسعات	ملاحظات
المملكة العربية السعودية / تابع					
	نعيمة	٦ SBM	نفط الغاز السائل		
	جبيل	٣٢	عامة		
		٢	اوعية غطية		
		١	نفط		
	رأس الخفجي	٤	نفط		
	رأس تنورة	١٨	نفط، مشتقات الغاز السائل		
	ينبع	٩	عامة ، سمنت ، الدحرجة		
موريتانيا	نواديبو	١	تصدير خامات الحديد		الى ١٥٠ ٠٠٠ طن
	نواقشوط	مرسى بحري	عام	ميناء عميق تحت الدراسة	
اليمن	الحديدة	٣	عامة	٢ ارصفة جديدة	
		١	نفط		
	سليف	١	عامة	ميناء جديد	
اليمن الديمقراطية	عدن	٣٢	عامة ونفط		
		٤	مشتقات نفط		

وليس خافياً ان التطور التكنولوجي في وسائل النقل البحري الذي كان في اكثر الاحيان نتيجة المشاكل الداخلية التي عانتها الدول الصناعية قد فرض نفسه قبل الحاجة اليه على الدول النامية ومنها الاقطار العربية . ولا عجب في ذلك ، فالدول الصناعية هي كما اسلفنا سابقاً المهيمنة بشكل اكيد على وسائل النقل البحري ، بالاضافة الى كونها مصدرة البضائع الرئيسية للدول النامية ، وبالتالي فهي قادرة على فرض الجديد من الاساليب التي تلائم التطورات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية فيها .

جدول رقم (٧)

متوسط وزن البضاعة المفرغة وعدد الحاويات المفرغة للسفن القادمة الى موانىء الخليج العربي، لسنة ١٩٧٩

الميناء	وزن البضاعة الكلي (بالطن)	عدد السفن الكلي	متوسط وزن البضاعة المفرغ من السفينة الواحدة	عدد الحاويات المكافئة الكلي	عدد سفن الحاويات	متوسط عدد الحاويات المفرغ من السفينة الواحدة
ميناء راشد (دبي)	٣٣٨٦٣٣١	٢٠٥٨	١٦٤٥	٢٠٧١٦٥	١٤٦٧	١٤١
ميناء زايد (ابي ظبي)	١٣٧٦٨٥٦	٨٦٤	١٥٩٤	١٠٨	—	—
ميناء صقر (رأس الخيمة)	١١١ ١٣٢	٦٣	١٧٦٤	—	—	—
ميناء خالد (الشارقة)	١٠٩٤٧٠٠	٦٣٦	١٧٢٠	٦٤٦٥	١٨٩	٣٤
ميناء سلمان (البحرين)	٨٧٧٠٦٥	١٠٠٨	٨٧٠	١١٧٣٦	١٣٨	٨٥
ميناء الشويخ (الكويت)	٤ ١٨٩ ٤١٠	٢١١٢	١٩٨٤	٦٣٣٤	٨٢٢	٧٨
ميناء قابوس (عمان)	٧٣٣ ١٧٦	٦٩٩	١٠٤٩	٥٢٤١	٢٠١	٢٦
المجموع	١١٧٦٨٠٤٦	٧٤٤٠		٢٩٤٥٤٩	٢٨١٧	

المصدر : احتسب من : ابراهيم مكي ، « الموانىء البحرية في منطقة الخليج العربي ،» التجارة (آذار / مارس ـ نيسان / ابريل ١٩٨١) .

وهكذا استقبلت الموانىء العربية الاوعية النمطية وغيرها في وقت مبكر ، وبدأت بسرعة مذهلة في الاستثمار بتوسعات كبيرة باهظة التكاليف في موانئها تلبية لرغبة الناقل الاجنبي الذي جاءنا بكامل معاناة بلده الاقتصادية . بل ان هذا الاتجاه ولد روح المنافسة غير المثمرة بين الموانىء العربية نفسها لاستقطاب الحركة الاولى من البضائع المنقولة بالوسائل المتقدمة تكنولوجياً لضمان

ديمومة الاستفادة من اي استثمار في موانئها وهكذا اصبحت الموانىء العربية تستقبل المزيد من مثل هذه السفن التي تعمل بسلوكية ابعد ما تكون عن سياسة الترشيد التي تؤول عادة الى تقليل تكاليف النقل الباهظة التي يتحملها المستهلك العربي . وهكذا ، وبدلا من ان تستقبل الموانىء العربية عدداً اصغر من السفن القادمة لتفريغ اعداد مناسبة واقتصادية من الاوعية النمطية ، نرى حصتها لا تتعدى خمس حصة نظيراتها من الموانىء الاوروبية التي تتردد عليها السفن نفسها . وهذا يدل على عدم اتباع اسلوب الاستثمار السليم ، ناهيك عن زيادة الكلفة على الدولة والمستهلك ، مما يشكل عائقاً في وجه نمو صحي متكامل الحلقات للصناعة البحرية العربية ، سواء على النطاق القطري او القومي . ويوضح الجدول رقم (٧) متوسط الحاويات المفرغة في موانىء الخليج العربي ، من السفينة الواحدة خلال عام ١٩٧٩ .

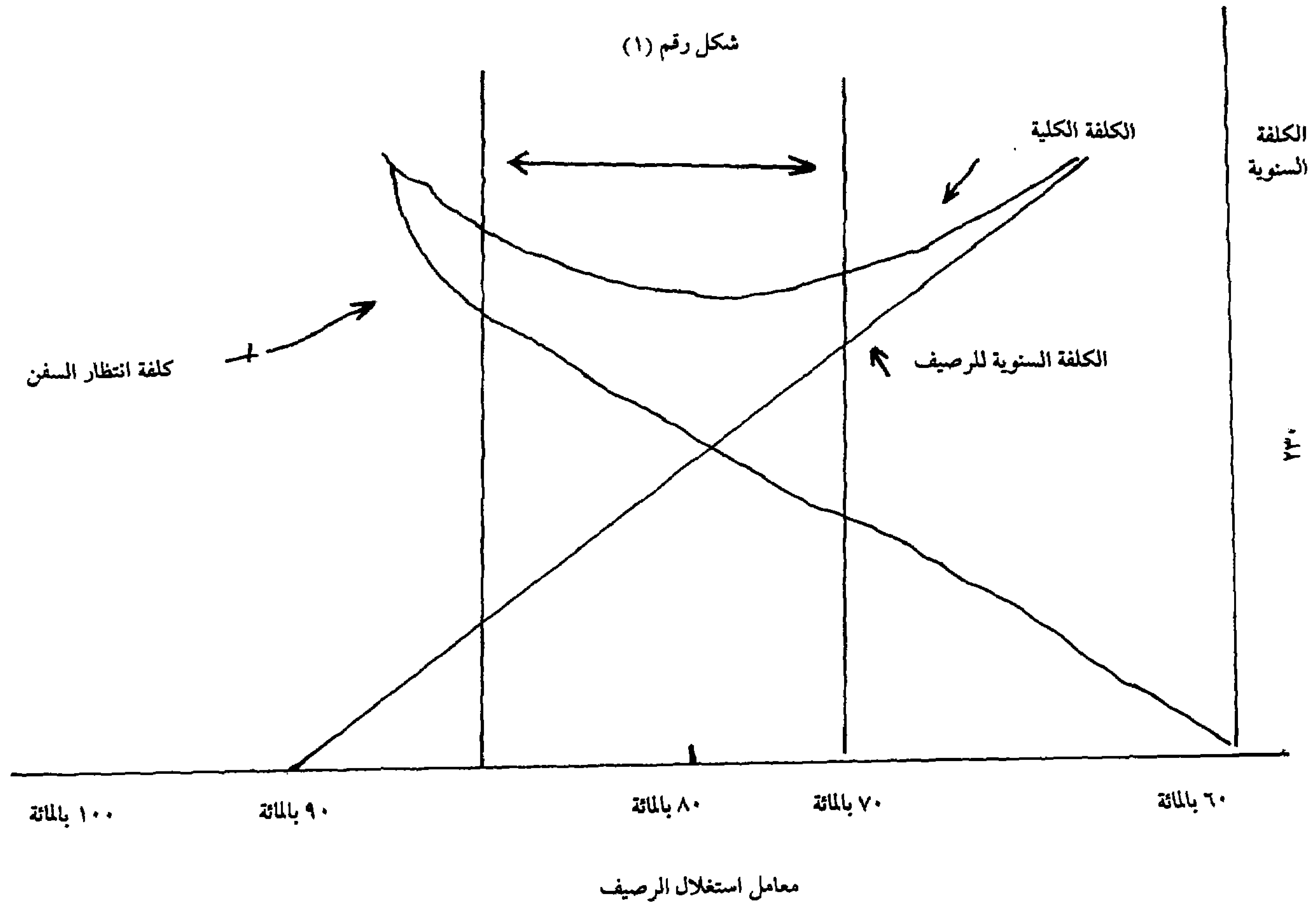
والى جانب ما يُظهره الجدول رقم (٧) من مدى الاعباء المالية والبشرية الهائلة التي تتحملها الموانىء العربية ، والتي تضيف حسب رأينا اعباء اخرى تعوق نمو صناعتها البحرية ، نود التأكيد بأن التخطيط لتطوير الموانىء البحرية العربية يجب أن يخرج عن الاطار التقليدي المتبع في الدول الصناعية ، وان يأخذ في الاعتبار العلاقة الوثيقة بين كلفة الاستثمار في الموانىء وكلفة انتظار السفن للرسو التي يتحملها بالنتيجة المستهلك العربي .

ولايضاح هذا الموضوع نشير الى أن التخطيط لتطوير اي ميناء يعتمد عادة على مؤشرات احصائية تعطي تصوراً عن معامل استغلال الارصفة حسب الاحصاءات التأريخية ، ويسعى لاقامة معامل استغلال نموذجي . ويغيب كذلك عن بال بعض المخططين لتطوير الموانىء ان يقوموا بعملية توفيقية في التخطيط بين معامل استغلال الرصيف ،وبالتالي كلفة الرصيف ، وبين كلفة انتظار السفينة ومعها كلفة البضاعة المخزونة في هذه السفينة . فالتخطيط السليم لتطوير الموانىء يتم كما نعلم عن طريق اتباع المؤشرات البيانية الواردة في الشكل رقم (١) .

وعلى الرغم من ان انتاجية الرصيف بالاطنان المطلقة تزداد ، كلما ازدادت معامل استغلال هذا الرصيف فإن ذلك سيكون حتماً على حساب كفاية اداء اعداد كبيرة من السفن المنتظرة دورها للرسو ، وبالتالي يتحمل المستهلك والاقتصاد القومي النتائج السلبية لهذه النظرة الضيقة لمخطط الموانىء . وعليه يكون التخطيط السليم لتطوير الميناء باتباع اسلوب الموازنة بين استثمار الميناء والتكاليف الباهظة التي تدفع للناقل البحري نتيجة انتظار دوره في الرسو .

وقد دأبت الدول الصناعية على اعتماد معامل استغلال في حدود ٧٠ بالمائة لارصفة الحمولات العامة و ٣٠ بالمائة لارصفة الموانىء المتخصصة كالنفطية مثلاً . وما انفكت عدة دول نامية تحذو حذوها . ولكننا ندعو بكل امانة الى ان تكون ارقام تخطيط ادارة الميناء لمعامل استغلال الارصفة اقل من هذه الارقام ، وبخاصة بالنسبة الى الحمولات التجارية ، وضخامة تكاليف انتظار السفن للرسو ، وازدياد قيمة البضاعة المحملة على هذه السفن ، وعوامل اخرى لها علاقة بالكفاية الانتاجية وكفاية الاداء في هذه الموانىء ، وطبيعة اقتصاد الاقطار العربية . وفي ضوء هذا المقياس يحدد عدد الارصفة الواجب اضافتها الى الميناء ، او عدد ارصفة الميناء الجديد .

شكل رقم (١)



الكلفة السنوية
الكلفة الكلية
الكلفة السنوية للرصيف
كلفة انتظار السفن
١٠٠ بالمائة
٩٠ بالمائة
٨٠ بالمائة
٧٠ بالمائة
٦٠ بالمائة
معامل استغلال الرصيف

وما يقال عن التخطيط للميناء الواحد في قطر عربي يقال عن التخطيط لموانيء القطر نفسه او لموانيء الاقطار العربية الاخرى .

خامساً : الخدمات البحرية الاخرى

تتطلب اعمال الموانيء في العادة توافر كثير من الخدمات المكملة لعمليات السفن في اثناء وجودها في هذه الموانيء ، وكذلك لمتطلبات البضاعة المارة بهذه الموانيء . ومن ذلك توافر التجهيزات المختلفة والاستجابة لمتطلبات السفن الاخرى ، كالوقود والاصلاح. . . الخ .

وقد توافرت هذه الخدمات منذ القدم في الموانيء العربية ، ولكن التطور النوعي في هذا المجال لم يتم الا خلال السنوات الاخيرة ، حين انشئت صناعات اصلاح السفن في الموانيء العربية بفضل استثمارات قطرية وعربية مشتركة . وهكذا قامت ورش صيانة واصلاح السفن في بعض الاقطار العربية كالعراق ، والكويت ، ولبنان ، ومصر ،وغيرها ، وسجلت السنوات الاخيرة قيام المصنع العربي لبناء واصلاح السفن في البحرين التابع لمنظمة اوابك . كما أن هناك نوعاً آخر من المؤمل ان تنشئه هذه المنظمة في الجزائر ، وكلاهما سيخصص لاستقبال ناقلات النفط العملاقة التي تصل احجامها الى نصف مليون طن . هذا بالاضافة الى افتتاح معمل قطري في دبي لا يقل اهمية عن هذه المشاريع ، ومشاريع قطرية اخرى . ولا شك في ان من شأن هذه المشاريع المساهمة الفعالة في بناء صناعة بحرية متكاملة الجوانب تصل في النهاية الى اكتفاء اقليمي في مجالات النقل البحري .

سادساً : نحو سياسة بحرية عربية

يعتمد قياس اهمية النقل البحري لاي دولة او اقليم على اهداف هذا النوع من النقل وعلى السبل الكفيلة بتحقيق هذه الاهداف . ولذا فإن اهمية الصناعة البحرية العربية تقاس بمدى اعتمادها على رؤ ية سياسية اجتماعية واقتصادية واضحة المعالم والاهداف .

وفي سبيل ان يكون تحديد الهدف من اتباع اي سياسة بحرية واضحاً ينبغي الوقوف امام حقيقة تاريخية هي ان عناصر المنافسة الحرة في سوق النقل البحري العالمي قد لعبت دوراً ملموساً حتى نهاية القرن التاسع عشر[١] . ثم ابتدأت تدخلات الدول التمييزية المختلفة بشكل واضح وبخاصة بين الحربين الاولى والثانية . وابتدأت هذه التدخلات تتخذ اشكالاً معلنة وغير معلنة كتشريعات وطنية واقليمية ، خصوصاً بعد الحرب العالمية الثانية ، وعقب ذلك استعداد لاتباع

---

(١) على انه تجب الاشارة الى ان الدول البحرية العريقة في القرون الوسطى مثل اسبانيا والبرتغال وانكلترا وفينيسيا قد مارست بعض الممارسات التمييزية لمصلحة اساطيلها الوطنية لاسباب حربية واقتصادية .

سياسة بحرية محددة لكل دولة او لكل مجموعة دول . وكان سبب هذه التدخلات ، وتحديد السياسات البحرية المختلفة ،التي كثيراً ما تعني ممارسات تمييزية هو وجود التناقضات العديدة في النقل البحري العالمي ، وعدم نمو هذه الصناعة بالشكل الذي تريده الدول الصناعية المختلفة . وتعتبر السياسة البحرية الوطنية عنصراً من عناصر السياسة الاقتصادية الشاملة التي تحدد اتجاه الدولة ، او مجموعة الدول ، بالنسبة للصناعة البحرية بشكل عام . ويمكن فهم السياسة البحرية في هذا المجال على انها مجموعة الاجراءات الاقتصادية والقانونية والادارية التي بواسطتها تمارس الدولة ، او الدول الاقليمية مجتمعة ، سلطاتها بالنسبة للاسطول الوطني ، والموانىء، وسائر الجوانب البحرية ، اي تحديد موقع ودور هذه الصناعة في الاقتصاد الوطني وسوق النقل البحري العالمي . وبالتالي تحدد هذه السياسة الوطنية نظرتها بشكل او بآخر الى الصناعة البحرية للدول او مجموعات الدول الاخرى . وسنأتي لاحقاً على ذكر بعض هذه الممارسات التمييزية » لدى الكلام على السياسة البحرية العربية المطلوبة .

وليس بخاف اليوم ان التنظيمات والاتفاقيات البحرية الدولية ، كانت قد ابرمت في ظروف لم يكن للدول النامية فيها تأثير يذكر ، وبالتالي فقد انعكست فيها المصالح الضيقة للدول الصناعية . وشهدت السنوات الاخيرة تحركاً واسعاً للدول النامية من خلال التفاتها الى اهمية تطور صناعتها البحرية في اتجاه التأثير في مجريات الاحداث الدولية للوصول الى معادلة متوازنة للمصالح تنعكس في العلاقات الدولية . وقد اتبعت هذه الدول في الآونة الاخيرة عدة سياسات بحرية ، كان لها تأثير ايجابي ملموس على اقتصادها السوقي . ولقد صحت التوقعات التي راودت كثيراً من المختصين بأن زيادة عدد التشريعات الوطنية التمييزية في النقل البحري تؤدي الى الضغط باتجاه ايجاد تشريعات دولية اكثر ملاءمة لظروف الدول وحاجاتها ، وبخاصة الدول النامية .

وليس ادل على ذلك من انبثاق اتفاقات دولية كمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط الملاحية المنتظمة عام ١٩٧٤ ، وغيرها من الاتفاقات التي تعترف بحقوق دول العالم في المساهمة في نقل تجارتها الخارجية على اساطيلها الوطنية وضرورة التشاور ، قبل الاقدام على استخدام الاساليب التكنولوجية المتطورة في النقل .

وكذلك كان للدول النامية تأثير ملحوظ في صيغة اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط التي انبثقت في آذار / مارس ١٩٨٠ وغيرها من الاتفاقات . وبدأت تمارس ضغطاً فعالاً في بلورة الافكار المطروحة على الساحة الدولية لايجاد نظام بحري عالمي مقبول . ويجب الّا يغيب عن بالنا انه ما كان للدول النامية ان تحقق جزءاً من اهدافها في حماية مصالحها البحرية لولا الزيادة الفعلية التي حققتها بفضل اضطلاعها بالصناعة البحرية عن طريق موانئها واساطيلها البحرية .

وبناء على ما تقدم ، وعلى الوضع الراهن للصناعة البحرية العربية ، بما في ذلك الموانىء والاسطول البحري العربي وسائر الخدمات البحرية والتطورات الدولية في هذا المجال ، يتضح لنا انه يتوجب على الاقطار العربية ان تختار السياسة البحرية التي تلائم مصالحها الوطنية ، فتقوم مجتمعة بتوحيد سياستها البحرية وفق استراتيجية واضحة الاهداف . كما يتبين ان المجموعة الدولية

مجتمعة قد اقرت انبثاق اتفاقية دولية للنقل الدولي المتعدد الوسائط في ايار / مايو ١٩٨٠ وهي التي تشمل كافة وسائل النقل الجوي والبحري والبري وغيره ، بما فيها الموانىء ، وهذه فرصة مناسبة بنظرنا للانطلاق نحو تحديد اسس اولية لسياسة بحرية عربية تكون الاتفاقية اطارها العام . وتتحدد السياسات التفصيلية وفق التطورات التالية :

بالنسبة للنقل بشكل عام ، تعتمد اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ وتستخدم اطاراً لسياسة نقل عربية موحدة على ان يكون التنسيق والتعاون والترشيد كاملاً بين شبكات النقل للاقطار العربية بالنظر لتمتعها مجتمعة بموقع جغرافي متميز يضمن الاستفادة القصوى من الممرات البرية والمائية والبحار والمحيطات . وبالنظر لوجود اختلافات قد تكون جوهرية بعض الاحيان حول درجة التطور والنمو بين الاقطار العربية ، ينبغي الشروع ببرنامج استثماري عربي موحد لتطوير شبكة النقل بالشكل الذي يضمن استغلالاً افضل للموارد المالية والبشرية وصولاً لاستغلال امثل لايجابيات اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط . ولقد سبق ان طرح على الساحة العربية اقتراح[٢] بتأسيس شركة عربية مشتركة للنقل الدولي المتعدد الوسائط تشكل في نظرنا استكمالاً للاتفاقية المذكورة وتساعد على زيادة سيطرة الاقطار العربية على حركة تجارتها الخارجية وصولاً لاتباع سياسة الترشيد في حركة تكاليف النقل وفق استراتيجية نقل واضحة الاهداف . هذا اضافة الى ضرورة تشجيع قيام شركات عربية قطرية تؤدي جزءاً من مهمات الشركة المقترحة .

كما يتوجب التأكيد بأن الضرورات الاقتصادية والعسكرية في حالتي السلم والحرب تتطلب ان تكون هناك منافذ عدة كمسارات بديلة للبضائع الاستراتيجية وغيرها . وتوفر المنافذ العربية الحالية هذا الشرط في حال الاتفاق على خطة من هذا النوع . وقد اثبتت الاحداث خلال مختلف الحقب الزمنية بأنه لا وجود لاكتفاء ذاتي قطري عربي بالنسبة للنقل سواء في وقت السلم او في الحرب . وعند الايمان بهذا الواقع ،يتوجب البدء بالتخطيط لمثل هذا المستوى من الاحتمالات .

فهياكل البنية الاساسية في قطاعات النقل كافة تشكل العمود الفقري للمنطلقات لأي تخطيط لاحتمالات تحركات مفاجئة فورية مرحلية ودائمة في اوقات الحرب . وليس ادل على ذلك من اسطول بري وبحري امريكي احتياطي تتجاوز طاقته الملايين من الاطنان يتطور باستمرار وينتظر الاشارة ليكون في خدمة المجهود الحربي الامريكي .

وبالنسبة للموانى ، يتضح أن هناك قصوراً في التخطيط على المستويين القطري والقومي . فبعض الموانىء العربية استمر سنوات عدة في سعي حثيث للحاق بطلبات لم تستطع التنبؤ بها او لم تستخدم الطرق السليمة للوصول الى تنبؤ صحيح لحاجاتها . وهناك من جهة اخرى موانىء ارتفعت طاقاتها الى اضعاف الحاجة اليها في المستقبل المنظور . وكل هذا يمثل هدراً في الموارد المالية

(٢) سلمان داود سلمان ، « تطبيقات النقل الدولي المتعدد الوسائط في الاقطار العربية ،» مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، ١٩٨٠ .

والبشرية العربية ويتطلب تنسيقاً اكثر في طريق اتباع سياسة ترشيد اكثر فعالية في استغلال طاقات الموانىء العربية ، وبخاصة في المناطق ذات الطبيعة الجغرافية الواحدة كالخليج العربي .

وهنا تكمن اهمية اتباع سياسة بحرية مشتركة في مجال الموانىء من شأنها تفادي تكرار الاستثمار وخلق ظروف افضل لتطور الموانىء العربية بكامل الخدمات المطلوبة ، ومن ضمنها اصلاح السفن ، وذلك من خلال التخطيط المشترك لخدمات النقل وتوافر طاقات الموانىء خلال اوقات الطلب العالي وتطويرها بصورة مشتركة .

كذلك ينبغي أن يؤخذ بعين الاعتبار التغيير المستقبلي في هيكل التجارة الخارجية العربية ، وتأثير ذلك على متطلبات الموانىء العربية ، سواء ضمن القطر العربي الواحد او ضمن المجموعة العربية ، وتوافق ذلك مع حلقات النقل الاخرى التي تشكل مع الموانىء سلسلة واحدة . كما يتوجب التأكيد هنا بضرورة مد جسر بري بين موانىء الخليج العربي وموانىء شرق البحر الابيض المتوسط . ولا يخفى ان هناك اختلالاً واضحاً في الطاقات الحالية والكامنة لموانىء المنطقتين العربيتين . وهذا الاختلال يشكل في نظرنا خطراً اقتصادياً مستمراً على اقطار المنطقتين . لذلك ندعو مخلصين الى اعتماد استثمارات عربية مشتركة في تطوير موانىء شرق البحر الابيض المتوسط وربطها بموانىء الخليج العربي ورفع كفاية ادائها . كما نرجو ان توفق المنظمات العربية المعنية الى اداء دور اكثر فعالية في مجال تبادل الخبرة والمعلومات والتعاون والتنسيق بين الموانىء العربية وصولاً لاعتبار كل ميناء عربي جزءاً لا يتجزأ من شبكة النقل العربية ضمن السياسة البحرية الموحدة .

وبالنسبة **للاسطول البحري** ، فقد ظهر لنا من خلال دراسة تطور الاسطول البحري العربي انه لا يمثل استجابة حقيقية لمتطلبات السيطرة على حركة التجارة الخارجية العربية بالنظر لضآلة حجمه . وعليه ينبغي تطبيق توصيات وقرارات جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية الداعية الى اعتماد مشاريع بحرية عربية قطرية ومشتركة لزيادة حجم الاسطول البحري العربي فيتسنى له تحقيق وجود قوي منافس في المحافل البحرية الدولية .

وقد ظهر لنا جلياً انه إن لم يضطلع الوطن العربي بشكل مباشر بعمليات النقل ، فإن اي تطور تكنولوجي او بدعة جديدة في طريقة النقل ستفرض عليه وتستمر في تحميل اقتصاده اعباء اضافية هو في غنى عنها اذا تولت جهات عربية هذا النقل بالشكل الذي يتلاءم ومصالحها . وقد لاحظنا ان هناك اعترافاً دولياً بحق الدول النامية بالمشاركة بنقل ٤٠ بالمائة على الاقل من صادراتها واستيراداتها على السفن الوطنية ، وبالتالي فقد تكون هذه بداية طيبة لاستراتيجية بحرية عربية بالنسبة للحمولات العامة المشمولة بهذه الاتفاقية . كما ان هناك اتجاهاً للاعتراف بحق الدول بنقل ٥٠ بالمائة من صادراتها واستيراداتها من الحمولات السائبة على سفنها الوطنية . وبهما تغير بعض المفاهيم على الساحة الدولية بشكل يشجع الدول النامية على زيادة مساهمتها في السيطرة على حركة تجارتها الخارجية . والوقت ملائم في غمرة ازدياد مساهمة الاقطار العربية في التجارة الدولية لكي ينمو اسطولها البحري سواء أكان على المستوى القطري او القومي باتباع استراتيجية واضحة بهذا الصدد .

وهنا تجدر الاشارة الى ضرورة دعم الاسطول البحري العربي الفني واتباع سياسة واضحة بهذا الصدد تأخذ بعين الاعتبار اهمية تهيئة وتطوير الكادر البحري العربي عماد البحرية العربية . وهناك من وسائل الدعم المختلفة في العالم ما يكفي كما يستخلص من الجدول رقم(٨). كما تجدر الاشارة الى انه يتوجب بين فترة واخرى امتحان كفاية السياسات المتبعة لدعم الاساطيل الوطنية لتحقيق اهدافها وتقليل سلبياتها على سائر المصالح الوطنية .

وهكذا تقسم حماية الاسطول الى اهداف اقتصادية لا مجال للتعمق فيها سوى التأكيد بأن الدعم والحماية مطلوبان لنمو صحي للاسطول البحري العربي سواء أكان قطرياً ام مشتركاً .

واما بالنسبة لربط الوطن العربي بشبكة نقل بحري عربي ، فقد اطلعنا على المحاولات التي بذلت على هذا الصعيد وفشلها في اداء المهمة بالنظر لعدم استكمال مقومات نجاحها .

جدول رقم (٨)

الافضليات الممنوحة للناقل الوطني في العالم

الدولــة	الحمولة	التشغيل	القروض	البناء	اعفاء الضرائب والرسوم
الارجنتيـن	×	×	×	×	×
البرازيـل	×	×	×	×	×
الشيلـي	×	×	×	×	×
الهنـد	×	×	×	×	×
البيـرو	×	×	×	×	×
الفليبـن	×		×		
تركيـا	×				×
اورغـواي	×				
بوليفيـا	×			×	×
تايـوان	×	×		×	×
اندونيسيـا	×	×		×	×
المكسيـك	×	×	×	×	×
كوريا الجنوبية	×				
غواتيمـالا	×				
السنغـال	×				
اليابـان	×	×	×	×	×
الباكستـان	×		×	×	×
فنلنـدا	×				
فرنسـا	×	×		×	×
ايطاليـا	×	×	×	×	×

الدولــة	الحمولة	التشغيل	القروض	البناء	اعفاء الضرائب والرسوم
بلجيكـا	×		×		×
هولنـدا	×		×		×
الولايات المتحدة الامريكية	×	×	×	×	×
استراليـا	×	×	×	×	×
السويـد	×	×	×	×	×
اسبانيـا	×	×	×	×	×
المانيا الغربية	×	×	×	×	×
ماليزيـا			×		
النرويـج		×	×	×	×
البرتغـال	×		×		×
سنغافـورة			×	×	×
كنـدا	×	×		×	×
الدانمـارك	×				×
قبـرص	×				×
كولومبيـا	×				×
فنزويـلا					
الاكـوادور	×			×	×
ايرلنـدا					×
بريطانيـا	×	×		×	×

وقد عمد الاتحاد العربي للناقلين البحريين مؤخراً الى تقديم مشروع تجري دراسة تمويله حالياً على شكل شركة عربية بحرية مشتركة تقدم خدمات ملاحية منتظمة للموانىء العربية وتربط المغرب العربي بمشرقه . وقد تقدمت خطوات تنفيذ هذا المشروع الذي يؤمل ان يخرج الى حيز التنفيذ خلال عام ١٩٨٢ .

ويولي هذا المشروع أساساً اهمية كبيرة لدعم الحكومات العربية بمختلف الوسائل وبخاصة في بدء تأسيسه . وينتظر ان تستجيب الحكومات العربية لمشروع مقام على اساس توفير مستلزمات زيادة التبادل التجاري بين الاقطار العربية وصولاً للتكامل الاقتصادي فيما بينها .

الفصل الحادي عشر

اهمية المواصلات والنقل في حال نشوب الحرب مع العدو الصهيوني

دخيل علي الهلالي(*)

مقدمـــة

يعتبر النقل احد عناصر الاقتصاد القومي المهمة ، كما يعدّ احد العناصر المؤدية للنصر . ويطور النقل اما بتهيئة معدات جديدة او بتطوير الموجود (مثل الطرق ـ خطوط السكك ـ شراء اساطيل للنقل البحري او الجوي او البري ـ شبكة مواصلات ـ مطارات ـ . . . الخ) . ويجب الاستفادة في الحرب من كل وسائل النقل المتوافرة ، اذ لا توجد وسيلة نقل واحدة يمكنها توفير كل مطاليب القوات المسلحة ومتطلبات الاقتصاد الوطني في الوقت نفسه .

وعن التهديدات الحالية للامة العربية والعدو المحتل هناك : العدو الصهيوني ؛ التهديد الاستعماري ـ تهديدات قوات التدخل السريع ؛ وتهديد الدول الطامعة . وسنعالج هنا التهديد الصهيوني .

وتعتبر طبيعة مسارح العمليات المتوقعة نتيجة الموقع الجغرافي للعدو الصهيوني من اهم العوامل المؤثرة في اعداد النقل ، اذ تدعو الحاجة الى تقسيم المنطقة الى مسرحين للعمليات :

الاول في الساحة الاردنية / السورية ـ القيادة الشرقية
والثاني في الساحة المصرية ـ القيادة الغربية

ويلعب النقل البري فيهما ، ولاسيما النقل بالسيارات والسكك الحديدية ، الدور الاساسي في عمليتي التعبئة واستمرار المعركة .

(*) ان التصور والملاحظات التي ادرجها هنا مأخوذة من مبادىء السوق العسكرية .

اولاً : النقل بالسيارات

ازدادت الحاجة الى السيارات لنقل القطعات والمعدات واعتدة الحرب ، لان هذا النوع من النقل اكثر كفاية واقتصاداً ، علاوة على ان السكك الحديدية اكثر تعرّضاً للتخريب واصعب من ناحية اعادة الاصلاح . ولذا يجب ان يهدف تحسين النقل بالسيارات الى زيادة قدرتها على التنقل ، وان يكون مدى النقل اطول وقدراتها على الاستيعاب اكبر ، مع توفير التدابير الذاتية للتحميل والتفريغ وتوقّع القدرة على السير خارج الطرق نظراً لأن شبكة الطرق محدودة ، وخط المواصلات بين العراق والساحة (الاردنية والسورية) محدد بطرق معلومة ، (طريق واحدة) . وان تهيئة مؤ سسات ومنشآت منذ السلم لاغراض النقل في الاقتصاد الوطني تكون قادرة في الوقت نفسه على الاسهام بشكل رئيسي في اعمال النقل اثناء الحرب امر ضروري جداً ، ويجب اخذه بعين الاعتبار لدى اعداد الدولة للحرب .

ويتميز النقل بالسيارات بما يلي :

- التكلفة الغالية مقارنة بالنقل المائي والسكك الحديدية .
- المرونة العالية اذ يمكن الانحراف وتبديل اتجاه الارتال في حال انقطاع الطريق ، وكذلك سهولة انتشار وسائل النقل في حال التهديد الجوي المعادي .
- السرعة العالية في النقل والوصول حتى اماكن التفريغ والتحميل .
- صعوبة تأثير التخريب الذي يمارسه العدو على طرق المواصلات مقارنة بخط السكة . . اما في حال تخريب الجسور فيمكن توجيه ارتال السيارات الى حيدانات (تحويلات) معدّة مسبقاً لمواصلة تنقل الارتال .

ثانياً : النقل بالسكك

يتميز النقل بالسكة الحديدية بقلة التكاليف والاستيعاب العالي وامكانات النقل الهائلة . وينبغي الاهتمام بزيادة معدل التحميل والتفريغ عن طريق التوسع في المكننة ، واستخدام الحاويات ، وتجانس حجم الطرود والحمولات ، لتقليل الوقت الذي تبقى فيه العربات في محطات التحميل والتفريغ كما ينبغي الاهتمام بسرعة اصلاح خطوط السكك الحديدية في حال وقوع التخريب وتهيئة احتياطي من الشاحنات والقاطرات والروافع الخاصة ، مع الكادر اللازم من الاختصاصيين . وللافادة من جميع وسائل النقل لربط العراق (القاعدة الكبرى) بالساحة الاردنية السورية ينبغي ربط الساحة الاردنية بالعراق بخط السكة الحديدية ، وكذلك ربط الساحة السورية بعدد من خطوط السكك الحديدية لتكون وسيلة اضافية وبديلة لنقل القطعات والمعدات والحمولات من القاعدة الكبرى في العراق الى جبهات القتال في الساحة الاردنية السورية .

ولسوف يسهّل توفير خطوط السكك الحديدية المضاعفة والطرق البرية المتعددة لربط

العراق واقطار الخليج العربي بالساحة الاردنية السورية في زمن السلم عملية التعبئة والسرعة في نقل معدات الحرب والتجهيزات الضرورية لاستمرار وصول القطعات من العراق الى جبهات القتال في الساحتين المذكورتين اعلاه ، بالاضافة الى اهميتها السوقية في الاقتصاد الوطني والقومي لاقطار المنطقة .

ثالثاً : منشآت خط المواصلات

نعني بخط المواصلات كافة الطرق البرية والسكك الحديدية ومنشآتها التي تربط القاعدة في العراق ومسرح العمليات في الاردن وسورية . . ونظراً لطول خط المواصلات هذا ، وتأثيرات القوة الجوية المعادية ذات المدى البعيد عليه ، يجب اعداد التدابير اللازمة لخط المواصلات المذكور لمواجهة تأثيرات التهديد المعادي . ويشمل الاعداد ما يلي :

- تهيئة قيادة مسؤولة لادارة التنقل وحماية خط المواصلات من التهديد الجوي المعادي وتهديد المخربين .
- اعداد شبكة للاتصالات التلفونية واللاسلكية لربط نقاط السيطرة على الطرق بعضها ببعض .
- اعداد شبكة من الطرق الجانبية والحيدانات في المناطق الحرجة مثل الجسور والمضايق .
- اعداد مراكز لاصلاح المركبات المارة وانقاذها .
- اعداد مناطق لايواء ارتال النقل وتسهيل انتشارها منعاً لتأثير التهديد الجوي المعادي .
- اعداد التدابير الطبية ومراكز الاسعاف .
- اعداد مناطق توفير المياه ومناطق الاستراحة .

ان ظروف الحرب الحديثة تتطلب تهيئة التدابير المشار اليها اعلاه بشكل خفي تحت الارض لمعالجة التهديد النووي المعادي .

١ ـ دور النقل في عملية التعبئة

إن عملية التعبئة للمعركة تتطلب نقل كميات هائلة من الحمولات والاشخاص والمواد الضرورية بكميات مضاعفة احياناً . وان كميات المواد المطلوبة بالطن تتم بموجب قوائم حاجات المعركة التي تهيئها هيئة الركن الادارية المختصة تنفيذاً للخطة الادارية ، وتوزع على الجهات الناقلة كل حسب قدراته ، مع تحديد فترة معينة لتنفيذ ذلك .

٢ ـ الاحتياطي السيار

تمسّ الحاجة الى تهيئة كميات من المواد الضرورية للمعركة بشكل خزين سيار لمعالجة الموقف الطارىء ، والى تحريكها فوراً عند الاقتضاء ، وان افضل وسيلة لذلك هي السيارات نظراً لسهولة انتشارها واخفائها وجمعها عند الطلب لتحريكها نحو المكان المحدد .

وقد تكلف ارتال النقل بالسيارات لنقل الحاجات اليومية للمعركة واعمال التكديس واعمال انقاذ المعدات من ساحة المعركة واعادتها الى القاعدة بغية اصلاحها وارجاعها الى الساحة .

٣ ـ حاجات النقل في المعركة القومية مع العدو الصهيوني

أ ـ إن شبكة عصرية ذات كفاية عالية من الطرق ووسائل النقل (البرية ـ الجوية ـ البحرية) من شأنها تحقيق وصول القطعات العسكرية وتجهيزاتها وآلياتها الى ساحة المعركة بيسر وبأسرع وقت ممكن . . وان الحاجة الى هذه الشبكة ستبقى قائمة ويجب تهيئتها خلال ايام السلم .

ب ـ ليست هناك طرق مواصلات خاصة باغراض الحرب الا بقدر . . وهذا يعني ان تنتقل القطعات العسكرية على الطرق المستخدمة في ايام السلم للاغراض الاقتصادية والمدنية الاخرى .

ج ـ إن تأمين نقل المستوردات من الاسلحة والاعتدة والتجهيزات للاقطار التي لا يكفي انتاجها المحلي لتغطية مجموع المتطلبات يتم بتوجيه نسبة عالية من اسطول النقل الجوي المدني واسطول النقل المائي ـ البحري لايصال المستوردات من المواد المذكورة الى البلد المعني . وعلى قطاع النقل والمواصلات ان يأخذ في اعتباره منذ زمن السلم ان عليه تأمين طلبات القوات المسلحة . وهذا قد يعرض الانتاج القومي الى الانخفاض بسبب قصور وسائل النقل عن تلبية حاجات المرافق الانتاجية كالمصانع والمزارع وغيرها ، ويؤدي بالتالي الى انخفاض قدرة البلد على مواصلة الحرب . ولذا تبرز الحاجة الى ضرورة وضع خطط تطور النقل والمواصلات ، لا لاغراض التنمية الاقتصادية فقط ، بل لاغراض الدفاع الوطني والحاجات الاستراتيجية ايضاً .

توصيــات

١ ـ بالنظر للدور الذي يلعبه قطاع النقل في كل من التنمية الاقتصادية والدفاع الوطني والقومي فإن الحاجة تستدعي عرض خطط تنمية قطاع النقل على الجهة العسكرية للتأكد من انسجام تلك الخطط والمتطلبات العسكرية .

٢ ـ ان تحديد حاجات قطاع النقل في مجالي الدفاع والتنمية يستدعي تثبيتها بدقة في خطط نموّ قطاع النقل وضمن تصور قومي شامل .

الفصل الثاني عشر

الخليج العربي طريق للمواصلات العربيّة

محمود علي الداود

- ١ -

لم يحدث في تاريخ الانسانية ان لعب اي بحر دوراً اكثر اهمية من الدور الذي لعبه الخليج العربي . فقد منحه موقعه الجغرافي الفريد اهمية خاصة كواحد من ابرز طرق المواصلات الرئيسية التي تربط الشرق بالغرب . كما شهدت هذه المنطقة احداثاً تاريخية مهمة تعكس اهتمام كثير من الدول به منذ العصور القديمة حتى اليوم . وبحكم موقعه في الوسط بين اوروبا وآسيا وافريقية احتل الخليج العربي موقعاً رئيسياً لايضاهى في بدء عهود التجارة البحرية مع الدول الاخرى . وكان منطقياً ان تتعلم شعوب ما بين النهرين وعمان بسرعة استغلال الفرص المتاحة لكي تصبح جنساً عظيماً يجوب البحار . وقد مكنهم وصولهم الى شواطىء الهند من ان يصبحوا اسياد التجارة في الشرق بأكمله ، فنقلوا التجارة الهندية الى الغرب ، واحتكروا هذه التجارة ، وحالوا دون منافسة اطراف اخرى في بحر الهند ، فكانت سفنهم تبحر بين الهند والفرات ، وكانوا هم يقومون باعمال مربحة جداً .

ومع تقدم الحضارة في بابل على ضفاف الفرات ، وبعدما اصبحت منتجات الهند وافريقية تقدر اكثر فأكثر ، غدت بلاد ما بين النهرين المستورد الرئيسي للبضائع بين الشرق والغرب ، واكثر المناطق استهلاكاً للبضائع الهندية ، فيما تطورت تجارة عمان فكانت سفنها تجلب البضائع الى اريد ومناطق اخرى في جنوب العراق ، وكذلك الى البحرين . وكان العمانيون يملكون اكبر واقوى اسطول للتجارة في الهند والخليج العربي . ومما يلفت ان التجارة العربية كانت مسؤولة عن نقل عناصر مهمة من حضارات نينوى وبابل الى الهند ، وعن هاتين المملكتين اخذ الهندوس علوم الفلك والفلسفة والحساب .

وفي هذا الصدد يقول البروفسور دي لاكوبريه انه حوالى القرن السابع قبل الميلاد صمم عرب مسقط على القيام برحلات بحرية اكثر بعداً وصعوبة باتجاه الصين ، فاتّسعت بذلك منطقة نشاطاتهم ، وازدادات علاقتهم التجارية ونشروا كثيراً من المعلومات المفيدة فيما كانت التجارة تزيد

من ثرائهم . الا ان الدور التجاري للخليج العربي واهميته بدأ بالانحطاط بعد وفاة نبوخذ نصر عام ٥٦١ ق.م. ، واستطاع الفرس احتلال نينوى وبابل فانتهت الى الابد اثنتان من اعظم اسواق البضائع الشرقية في العالم .

ولم يستعد طريق الملاحة في الخليج العربي مكانته الا بعد ظهور الاسلام ، وسرعان ما اصبح العالم يدرك الحقيقة الجديدة ، وهي ان العرب قد نهضوا ليضعوا اسس حضارة وحياة جديدة ، وكان من ابرز نتائج ذلك الحدث التاريخي العظيم ان عادت التجارة بين الشرق والغرب الى مجراها الاصلي الاكثر شرعية اي الخليج العربي . وخلال عصور النهضة العربية انشئت موانىء رائعة على طول سواحل الخليج العربي وفي جزره الكثيرة حتى ان مجد تلك العصور اخذ يضاهي بل يتجاوز اعظم امجاد الاغريق والرومان . وكما يقول هامبولت (جعل العرب نشاطهم الثقافي الذي لا مثيل له في هذه الحقبة مميزاً في تاريخ العالم . وفي الوقت الذي كانت فيه اوروبا تعتقد أن الارض مسطحة ، وكانت على استعداد لحرق من لهم آراؤهم الخاصة ، كان العرب يستخدمون الكرات الارضية في تعليم الجغرافية . وكان ازدهار العرب في الفنون الحضارية وسعيهم المجيد وراء العلم مثله مثل انتصاراتهم العسكرية واكتشافاتهم البحرية سريعاً ومثيراً للاعجاب) .

ويعود الفضل في مواجهة اخطار المجهول ، الى اصالة العرب وشجاعتهم ،والى المضي باكتشافاتهم وبحثهم عن آفاق الكرة الأرضية ، مما جعل التجارة مترابطة بين قارات اوروبا وآسيا وافريقية . وادركت الامبراطوريات العربية الاهمية الكبرى للتجارة الهندية فراح قادتها يشجعون التجار والبحارة على التوجه الى ابعد من آفاقهم السابقة واستيراد منتجات الصين رأساً الى اسواق الخليج العربي. فكانت السفن العربية والصينية تحمّل في مينائي صحار والبصرة بأندر واغلى البضائع ، واصبحت موانىء الخليج العربي الاخرى مثل البحرين ومسقط وهرمز وقيس وصور مراكز عربية مرموقة للتجارة البحرية .

وقبل انتهاء القرن التاسع الميلادي كان العرب القادمون من البصرة وعمان والبحرين يتاجرون في كانتون (في جنوب شرق الصين) فيما استقر عدد ليس بالقليل من وكلاء التجارة واصحاب السفن العرب في سيلان والمالديف وسيام وجاوة وسومطرة والفيلبين . وكان لجرأة واقدام العرب تأثير ملحوظ في الصينيين الذين قاموا ببناء سفن عابرة للبحار بدأت بنقل البضائع الى موانىء الخليج العربي ، حيث كانت تفرغ في سيراف ومسقط والبحرين لتوافر الارصفة الجيدة فيها . ومن جهة اخرى يجب الاّ ننسى الانجازات الرائدة للملاحين العمانيين في التجارة مع مدغشقر والساحل الشرقي لافريقية . ففي القرن الثالث عشر الميلادي اصبح ميناء سيراف العربي مركزاً تجارياً ومالياً ذا سمعة دولية محترمة ، ثم انتقل الثراء الاقتصادي الى جزيرة قيس العربية التي ظلت مركزاً تجارياً عربياً مهماً حتى القرن الرابع عشر عندما تحولت النشاطات الرئيسية للتجارة الى موانىء هرمز وحضرموت العربية . ووصف الرحالة الذائع الصيت ماركوبولو الذي رافق احد الاساطيل التجارية الصينية التي ارسلها قوبلي خان الى الخليج العربي في القرن الخامس عشر ميناء هرمز العربي وصفاً رائعاً واشاد بما شاهده فيه من نهضة عمرانية ، ومن نشاطات تجارية ومالية تبهر

العقول. فقال انه وجد في اسواقها بضائع من انحاء العالم كافة، وانه قابل تجاراً من عمان والبحرين والبصرة لهم معرفة واسعة بالتجارة الصينية وبالموانىء الآسيوية. ولا بد في هذا المجال من أن نشير الى الدور الكبير الذي بذله تجار الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية في نشر الاسلام في الاقطار الآسيوية، ونقل الحضارة العربية الى شعوبها. ولم يصبح الخليج العربي معروفاً لدى الاوروبيين الا بعد الغزو البرتغالي في بدء القرن السادس عشر وفرضهم سيطرتهم على التجارة العربية، وانتزاعهم الدور الذي كان يلعبه العرب كوسطاء بين الشرق والغرب. وهناك امر مؤكد هو أن الدور التجاري الدولي الذي لعبه الخليج العربي بدأ بالانحطاط، رغم استمرار اهمية الخليج الاستراتيجية، بسبب المنافسات بين القوى الاوروبية. وفعلاً شهدت الفترة ما بين السنوات الاولى من القرن السادس عشر ونهاية القرن الثامن عشر صراعات اوروبية حامية بين البرتغاليين والهولنديين والفرنسيين والانكليز للسيطرة على طريق الهند. وفي هذه الفترة اضحت الموانىء العربية الرئيسية مثل مسقط والبحرين وهرمز وقيس وصحار والبصرة مسرحاً للدمار، اذ راحت الدول الاوروبية تتنافس على نهب الآثار وكنوز المكتبات وروائع المخطوطات، كما تم حرق مراكز تجارية وحضارية ذات قيمة تاريخية بالغة مثل مسجد الجامع في مسقط، الذي وصفه الرحالة العربي ابن بطوطة وصفاً رائعاً، والسوق التجارية في هرمز.

- ٢ -

وكان من الطبيعي ان يقاوم عرب الخليج الغزو الاوروبي بعنف، وان يسجل التاريخ صفحات الفخر للجهود العسكرية الجبارة التي بذلتها دولة اليعاربة، والتي انتهت بطرد البرتغاليين من الموانىء العربية. وكذلك الشجاعة النادرة التي جابه بها اسطول القواسم الاساطيل البريطانية. وفي الربع الاول من القرن التاسع عشر تمكن الانكليز من التغلب على كافة المنافسات الاوروبية في منطقة الخليج العربي، كما تمكنوا من القضاء على مراكز المقاومة العربية. وقد جرى ذلك بالتعاون الوثيق مع حكام فارس الذين كانوا ينتهزون الفرص للحصول على مطامع اقليمية معينة عن طريق المحالفات مع الاستعمار البريطاني. وكان للقواسم قواعد عسكرية وتجارية مهمة على طول الساحل الشرقي من الخليج العربي، وكانت موانىء لنجة وخارج وبندر عباس بوشهر من ابرز الموانىء التي بسط عليها العمانيون نفوذهم بعد افول نجم القواسم. والجدير بالذكر ان عمان كانت في عهد سيد سعيد بن سلطان حاكم مسقط دولة بحرية قوية لها امكانات تجارية واسعة، وكان نفوذها التجاري يمتد الى كافة السواحل الآسيوية وجزر الهند الشرقية وسيلان، بالاضافة الى ان معظم سواحل افريقية الشرقية والجزر الممتدة على طول تلك السواحل كانت تابعة لعمان، التي كانت تملك اكبر اسطول تجاري وحربي في المحيط الهندي (بعد الاسطول البريطاني) في عهد سعيد بن سلطان الذي حكم من عام ١٨٠٦ الى عام ١٨٥٦. وكانت لعمان في عهده علاقات دبلوماسية وتجارية مع كثير من دول العالم مثل بريطانيا وهولندا والبرتغال واسبانيا والولايات المتحدة وفرنسا. ومن اجل اكمال سيطرتهم على طريق الهند، عمد الانكليز بعدما بسطوا نفوذهم على امارات الخليج العربي الى التغلغل في الامبراطورية العثمانية لتوطيد نفوذهم في وادي الرافدين. وفعلاً بذلوا جهوداً كبيرة للحصول على امتيازات لاحتكار الملاحة في نهري دجلة

والفرات . وفي منتصف القرن التاسع عشر فشلت مشاريع بريطانية (تقدم بها المهندس العقيد جسني) تهدف الى ربط البحر المتوسط بقناة تصب في نهر الفرات عند قرية بيرة جك على اعالي الفرات . الا ان المطامع البريطانية في احتكار طرق الملاحة النهرية استمرت عاملة في العراق مما جعل شركة لنج البريطانية تحصل على امتيازات واسعة شملت حتى احتكار الملاحة في دجلة والفرات وشط العرب ونهر الكارون .

وعلى الرغم من تمتع بريطانيا بالافضلية في الخليج العربي طوال القرن التاسع عشر فإن السنوات العشر الاخيرة من ذلك القرن شهدت محاولات جادة من دول اوروبية اخرى لمنافسة ومزاحمة بريطانيا على احتكار طريق الهند . فقد سعى الفرنسيون عام ١٨٩١ للحصول على امتيازات ملاحية في مينائي صور ومسقط ، كما اعربت روسيا القيصرية عن رغبتها في الحصول على موطىء قدم لها في الموانىء الدافئة المطلة على الخليج العربي ، واقدمت المانيا على خطوة جريئة اذ تحالفت مع السلطان عبد الحميد الثاني وحصلت على امتياز تأسيس مشروع خط سكة حديد برلين ـ بغداد الذي كان من المفروض ان يصل الى الكويت . . . ذلك المشروع الذي اعتبرته بريطانيا خطراً استراتيجياً على احتكاراتها في منطقة الخليج العربي ، كما اعتبرت ان اي تحرك بهذا الاتجاه يشكل تهديداً مباشراً لمصالحها في الهند وجنوب شرقي آسيا . وفعلاً تمكنت بريطانيا من تصفية هذه المنافسات لمصلحتها وبادرت في مطلع القرن العشرين الى وضع اسس دبلوماسية جديدة مكنتها من استغلال كافة المرافق السياسية والعسكرية والاقتصادية لهذه الامارات ، بما في ذلك احتكار طرق التجارة والتنقيب عن النفط والمعادن الاخرى . وفي خلال الفترة الواقعة بين الحربين العالميتين باشرت بريطانيا باجراء مفاوضات مع حليفتيها فرنسا والولايات الامريكية المتحدة من اجل اقتسام الامتيازات الاقتصادية في الشرق العربي ، وكانت حصيلة تلك المفاوضات ، استمرار النفوذ البريطاني في منطقة الخليج العربي .

ـ ٣ ـ

ومن اجل ضمان استمرار وجودها الاستعماري عمدت بريطانيا الى عرقلة اي جهود قومية تهدف الى تقارب الامارات العربية فيما بينها ، والى تقاربها والاقطار العربية الاخرى ، فحاربت بعنف شديد النضال القومي لشعب المنطقة من اجل الحرية والاستقلال ، واستعانت بايران للوقوف ضد رغبات وتطلعات الشعب العربي في الحرية والاستقلال . وعارضت بشدة مشروع الجامعة العربية للتنمية الاقتصادية ، عام ١٩٦٤ ، الذي تضمن بناء طرق برية تربط الامارات كافة ، ومشاريع ثقافية وصحية متواضعة .

وشهد مطلع السبعينات ظهور الاقطار العربية الجديدة في المنطقة ، ورافق تطورها السياسي تغيرات اقتصادية سريعة وبالغة الاهمية نجمت عن تصاعد دخل هذه الامارات من النفط وتضاعفه بصورة خاصة على اثر تصحيح سعر النفط عام ١٩٧٣ ، ورافق ذلك زيادة كبيرة في الانتاج . وشهدت اقطار الخليج العربي تعاوناً واسعاً في اطار الاوبك والاوابك ، وفي اطار الجامعة العربية ، واصبحت المنطقة احد ابرز مراكز القوى الاقتصادية الدولية . وكان من الطبيعي ان

يصاحب التطور الاقتصادي الجديد ادراك حقيقي لاهمية التنمية الاقتصادية والتجارية والزراعية بالاضافة الى الاهتمام بطرق المواصلات وتطويرها . وفي الخمس عشرة سنة الاخيرة شهدت منطقة الخليج العربي تحولاً اجتماعياً بالغ الاهمية ، وتم تحقيق توسع كبيرة في حقول الصناعات البتروكيميائية ، وتطورت الموانىء التقليدية القديمة ، وظهرت موانىء جديدة لمعالجة حاجات التصدير والاستيراد المتطورة ، كما تحقق توسع ملحوظ في التربية والتعليم . ويمكن القول دون مبالغة ان التطور الكبير الذي تحقق في ميدان المواصلات ، كان ابرز سمات السنوات الخمس عشرة الاخيرة . اذ كانت امارات ساحل عمان حتى عام ١٩٦٥ تفتقر الى طريق حديث يربط بينها ، كما كانت الطرق بين امارات الساحل والموانىء الواقعة على خليج عمان متخلفة جداً ، وكانت المواصلات بدائية بين موانىء مسقط وصور وسلالة الواقعة على بحر العرب، وفي الوقت نفسه كانت المواصلات صعبة ومتخلفة بين الكويت وقطر والامارات . وكان لارتفاع الدخل القومي ومعدلات النمو بالنسبة للنشاط الاقتصادي والتجاري اثره البالغ في تطور التجارة الخارجية ، واصبحت الحاجة الى تطوير المواصلات ذات علاقة مباشرة بامكانية الاسراع بتنفيذ خطط التنمية القطرية ، بالاضافة الى تنفيذ المشاريع المشتركة في اطار العمل العربي المشترك . واليوم تربط البصرة والكويت وقطر ودول الامارات العربية المتحدة وعمان (عبر القطيف والظهران والدوحة وابو ظبي وخورفكان والفجيرة الى مسقط) طرق موحدة وحديثة هي امتداد للطريق الدولية المعروفة بـ (M1) الذي يمتد عبر العراق وتركيا الى اوروبا . وهناك سكة حديد تربط الظهران بالرياض وطريق معبد يربط مسقط بسلالة ورسيوت على بحر العرب ونأمل ان يصل في وقت قريب الى ميناء عدن . ويجري العمل حالياً لاكمال النفق الذي سيربط البحرين بالسعودية والذي بلغت تكاليفه مليون دولار . ومن الطبيعي ان يساهم بزيادة حجم تجارة الترانزيت بشكل ملحوظ في المنطقة. ويرتبط معظم موانىء الخليج العربي بطرق حديثة مع المملكة العربية السعودية . ويمكن القول ان تحقيق مشاريع الطرق المهمة في منطقة الخليج العربي قد ساعد كثيراً على تطوير العلاقات السياسية والاقتصادية والثقافية فيما بينها . وبالنسبة الى الموانىء ، فقد جرى تطوير مهم لموانىء البصرة وام قصر وميناء البكر العميق في الجمهورية العراقية ، وكذلك لميناء الشويخ في الكويت ، وميناثي جبيل والدمام في السعودية ، وميناء سلمان في البحرين ، وميناء الدوحة في قطر ، وميناء زايد في ابو ظبي ، وميناء قابوس في مسقط . وبرزت موانىء صناعية مهمة مثل خور الزبير في العراق ، والشعيبة في الكويت ، وجبيل في السعودية ، وسترة في البحرين ، وام سعيد في قطر ، والرويس في ابو ظبي ، وجبل علي في دبي . كما جرى توسيع كبير في ميناء الخبر بالسعودية، وفي ميناء صقر وميناء خور فكان في دولة الامارات العربية المتحدة ، وميناء صور في عمان ، وميناء ريسوت على الساحل العماني المطل على البخر العربي . ومن المتوقع عام ١٩٨٥ ان تزداد اعداد ارصفة الموانىء الخليجية الى اكثر من ٨٠٪ رصيف ، ثلثها في دولة الامارات العربية المتحدة .

ويحتاج هذا التطور السريع في المواصلات البرية والموانىء في منطقة الخليج العربي الى مبادرة سريعة من اقطار الخليج العربي بين خطط التنمية الاقتصادية ، اذ من الملاحظ ان انشاء وتوسيع

موانىء دولة الامارات العربية المتحدة مثلاً يسير دون تنسيق بين امارات تلك الدولة مما سيخلق مشاكل اقتصادية وتجارية واضحة . هذا بالاضافة الى انه من الضروري دراسة قدرات موانىء دولة الامارات العربية المتحدة في ضوء الخطط السعودية الواسعة لتطوير موانئها على الخليج العربي .

إن زيادة حجم صادرات النفط ، والتطور الكبير المحتمل ان يتحقق من تصدير الغاز السائل في المستقبل القريب ، والتقدم الذي احرزته تجارة الترانزيت ، وزيادة استيرادات دول المنطقة ، كل ذلك يحتم ضرورة التنسيق على المستوى القومي لعملية المواصلات التي تشمل الموانىء ، والملاحة البحرية ، والطرق البرية ، وانابيب النفط ، والسكك الحديدية ، والمواصلات الجوية . ولا بد من التذكير بأن وكالات الملاحة في الدول الصناعية المنضمة الى (Conference Line) لا تزال هي المسيطرة الرئيسية على عمليات النقل في الخليج العربي ، مما يتطلب ان تبادر الدول المصدرة للنفط الى العمل على تطوير نشاطاتها التوزيعية من اجل الابتعاد عن احتكارات وضغوط الدول الصناعية التي تملك اكثر من ٩٠ بالمائة من ناقلات النفط في العالم . وقد شهدت السنوات العشر الاخيرة تطوراً ملحوظاً للاساطيل التجارية التي تملكها الجمهورية العراقية والكويت ودولة الامارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية ، كما ساهمت شركة الملاحة العربية مساهمة كبيرة في خدمة الملاحة العربية ، وهي تملك اليوم اكثر من سبعين سفينة تجارية . وكان لانشاء الحوض الجاف في البحرين وشركات الملاحة القطرية والمعاهد الفنية العربية للملاحة والمواصلات اثر كبير في تطوير الملاحة العربية . وان المواصلات العربية في الخليج العربي مقبلة على تطور واسع في ضوء الازدهار الاقتصادي الذي تشهده المنطقة ، وفي ضوء مؤشرات العقد الاخير من القرن العشرين . وهذا يتطلب ادراك دول المنطقة كافة لاهمية التعاون والتنسيق في المجالات الاقتصادية والتجارية والمالية والثقافية كافة ، والعمل يداً واحدة لمواجهة التحديات والاحتكارات التي تخططها الدول الصناعية ، ومواجهة الاخطار والمطامع الناجمة عن الهجرة الاجنبية . ولا بد من الاشارة الى ان مواجهة المطامع الاجنبية يجب ان تكون مواجهة قومية ، تدرك اهداف هذه المطامع وتتصدى لاغراضها التوسعية . وادراك متطلبات الامن القومي العربي امر ضروري لحماية الوجود القومي العربي الذي ترتبط به بديهياً اي نهضة اقتصادية عربية في المنطقة بما ذلك المواصلات العربية . واحترام حرية الملاحة ، والعمل على ضمان الامن والاستقرار في منطقة الخليج العربي ، من الامور الضرورية لصيانة حاضر ومستقبل هذه المنطقة التي يرتبط امنها بصورة مباشرة بالامن القومي العربي .

الفصل الثالث عشر

اثر احتلال الجزر العربية في الخليج العربي على المواصلات البحرية العربيّة

فلاح شاكر اسود

مقدمـــة

يتميز الوطن العربي بموقع بحري استراتيجي نظراً لامتداده بين المحيطين الاطلسي والهندي ، مما جعله يشرف على خطوط المواصلات في عدد من البحار المهمة في العالم : فهو يتحكم بمضيق جبل طارق، البوابة التي تربط البحر المتوسط بالمحيط الاطلسي ، كما يتحكم بمضيق باب المندب ، الذي يربط المحيط الهندي بالبحر الاحمر ، وتقع ضمن اراضيه قناة السويس التي ربطت البحر الاحمر بالبحر الابيض المتوسط ، كما تمتد سواحله الشرقية على طول بحر العرب والاجزاء الشمالية الغربية من المحيط الهندي ، اضافة الى احاطته بالخليج العربي الذي يمثل مضيق هرمز فيه احد اهم ممرات الملاحة في العالم في الوقت الحاضر .

وقد ازدادت هذه الاهمية الحيوية بعدما اصبحت المنطقة العربية مصدر الطاقة الرئيسي لاغلب دول العالم الصناعية التي بدأت تتزود بحاجاتها الضرورية منها ، مما ضاعف اهمية البحار التي يشرف عليها الوطن العربي . واصبحت ممرات الملاحة التي تربط هذه البحار شرايين المواصلات التي فيها يتم عبور ناقلات النفط العملاقة الى العالم . بل ان مسألة السيادة على البحار ، وتأمين خطوط المواصلات فيها ، اصبح من صلب الصراعات الاقليمية والدولية التي شهدتها وتشهدها المنطقة العربية .

ومضيق هرمز ، بوابة الخليج العربي احد هذه المضايق المهمة التي يدور حولها الصراع الاقليمي والدولي لانها المنفذ لثماني دول ، سبع منها من اقطار الوطن العربي ، وان اقدام ايران على اقفاله في ٣٠ تشرين الاول / اكتوبر ١٩٨٠ كان بمثابة انذار يهدد بالخطر الاقطار العربية السبعة ، كما يعني ان ايران رغبت في ذلك الوقت في توسيع رقعة الحرب لتشمل كل الحدود البرية والبحرية للوطن العربي في جناحه الشرقي .

اولاً : جغرافية مضيق هرمز

يبلغ طوله من نقطة خط الوسط حوالى ١٠٤ اميال بحرية وعرضه يراوح بين ٥٢,٥ ميلاً لدى مدخله الجنوبي الى ٢٠,٧٥ ميلا لدى الجانب الشمالي الشرقي بين جزيرتي لارك وسلامة وبناتها . ويحد المضيق من الشمال والشمال الغربي ايران، ومن الجنوب الوطن العربي ممثلاً بالقطر العماني ، وتتألف شواطئه الجنوبية من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة مسندم الواقعة في اقصى الشمال من الاراضي العمانية ، وشواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم (الجسم) مع جزر لارك وهنجام .

ويربط مضيق هرمز بين جزئين من مياه البحار العالية لخليج عمان والخليج العربي ، وتنطبق عليه حال المضيق الذي يقع بين اراضي دولتين ويكون خاضعاً بالتالي لسيادتها واختصاصها . ويخضع لحكم الممرات الدولية ولمرور الملاحة الدولية .

ويبلغ عرض الطريق الى المضيق من خليج عمان باتجاه الشمال حوالى ٣٠ ميلاً ويقع المضيق باتجاه الجنوب الغربي . واضيق ممر اليه اتساعه ٢٠,٧٥ ميلاً على بعد ٨,٥ اميال في الاتجاه الشمالي لجزيرة مسندم . ثم يتسع العرض الى حوالى ٢٨ ميلاً بين شبه الجزيرة والساحل الشرقي لجزيرة قشم . ويقع جزء المضيق الذي لا يزيد اتساعه عن ٢٦ ميلاً في الاتجاه الشمالي للشمال الغربي لجزيرة سلامة وبناتها .

تبلغ اعماق المضيق بين جزر لارك وسلامة من ٣٢ الى ٥٠ قامة بحرية . ويصل العمق قرب جزيرة كوين الصغرى (احدى جزر سلامة وبناتها) الى حوالى تسع قامات بحرية ويعترض الملاحة في المضيق بعض الصعوبات مثل حالات المد القوية في بعض الاحيان ، والرياح القوية التي تتغير فجائياً ، والضباب الكثيف الذي يحجب الرؤ ية .

ثانياً : الجزر في مضيق هرمز

١ ـ تشمل مجموعة الجزر الواقعة بين مضيق هرمز وخط طول ٥٢° ش الجزر الواقعة عند المضيق وتشرف عليه وهي اخطرها واكثرها تأثيراً في مركز مرور السفن في مضيق هرمز الذي يعتبر ممراً لسبعة اقطار عربية ، بالاضافة الى ايران : هي : السعودية والكويت والعراق ودولة الامارات العربية وقطر والبحرين وعمان. وهو المنفذ الوحيد لاربعة اقطار عربية هي الكويت والعراق وقطر والبحرين . اما السعودية فلديها موانيء على البحر الاحمر ، واما عمان فتطل على خليج عمان وتقع موانئها الرئيسية عليه ، واما دولة الامارات العربية المتحدة فقد وسعت مؤخراً ميناء خورفكان فأصبح مخرجاً بديلاً . بينما تملك ايران ساحلاً طويلاً يمتد مسافة الفي كلم تقريباً وعليه موانىء كثيرة وينتهي عند احد موانئه خط سكة الحديد التي تقطع البلاد من الشمال الى الجنوب ، وبذلك

تشرف على المحيط الهندي مباشرة . فإن اغلاق مضيق هرمز سوف يجعل الخليج العربي بحراً شبه مغلق .

واكبر هذه الجزر جزيرة قشم ، وبالقرب منها عدد من الجزر الصغيرة هي لارك وهنجام وهرمز .

أ ـ جزيرة قشم(*) : وهي اضخم واهم جزر الخليج ، وتمتد بين مينائي بندر عباس ولنجة ، ويفصلها عن الساحل قناة يراوح عرضها بين ميل واحد و ٥ اميال ، ويبلغ طولها من شرق الشمال الشرقي الى غرب الجنوب الغربي ٦٨ ميلاً ، ومتوسط عرضها عشرة اميال تقريباً ، ويزداد في بعض الاماكن حتى يصل الى ٢٠ ميلاً . وسكانها من العرب الذين ينتمون الى قبائل ساحل عمان . وقد كانت تابعة الى سلطان مسقط حتى القرن التاسع عشر ثم احتلتها ايران بعد ذلك لتصبح ضمن الجزر التابعة لها .

ب ـ جزيرة لارك : تقع على بعد ٢٠ ميلاً الى الجنوب من ناحية الشرق من بندر عباس ، وتقترب من المدخل البحري في ذلك المكان من جهة الجنوب بين جزيرتي قشم وهرمز . ويبلغ عرض المجرى بين هذه الجزيرة وجزيرة قشم الواقعة الى الشمال الغربي منها حوالى ٦ اميال والعرض البحري منها ومن جزيرة هرمز الواقعة الى الشمال الشرقي حوالى ١١ ميلاً .

والجزيرة بيضاوية الشكل طولها ٦ اميال من شرق الشمال الشرقي الى غرب الجنوب الغربي وعرضها ٤ اميال . وعند الساحل الشمالي منها رأس رملي صغير ، والمياه التي تحيط بها عميقة عدا الجهة الغربية التي يمتد فيها شاطيء صخري لمسافة نصف ميل تقريباً . وحتى نهاية سنة ١٩٠٥ لم يكن هناك اي دليل على وجود سلطة ايرانية فيها ، وانما هي جزيرة عربية احتلتها ايران بعد ذلك لتصبح ضمن الجزر التابعة لها .

ج ـ جزيرة هنجام : تقع بمحاذاة الساحل الجنوبي الشرقي ، جنوب جزيرة قشم بمسافة ٥٥ كلم ، وتبعد عن جزيرة لارك مسافة ٦٠ كلم ، ويبلغ طولها حوالى ٩,٨ كلم وعرضها بين ٣ و٦ كلم ، وسكانها من العرب الذين ينتمون الى قبيلة بني ياس العربية ، وعمق مياهها وصلاحية سواحلها يساعدان السفن على الرسو فيها ، وبخاصة في القسم الشمالي منها . وقد احتلتها ايران عام ١٩٢٨ واصبحت ضمن الجزر التابعة لها .

د ـ جزيرة هرمز : تقع الى شرق الجنوب الشرقي من ميناء بندر عباس بـ ١١ ميلاً ، واقرب نقطة لها الى الساحل الايراني تبعد ميلاً واحداً . وهي دائرية الشكل يبلغ طول قطرها بين ٥,٤ و٥ اميال وتخلو من النتوءات . وتبلغ اعمق نقطة من المياه المحيطة بها عشر قامات تتناقص باتجاه ميناء بندر عباس حتى تصبح بين ٣ و٥,٤ قامات ، ويحيط بها حزام من المياه الضحلة ، عدا طرفيها الشمالي والجنوبي . وهي جزيرة تابعة لايران .

(*) تنطق ايضاً (الجسم) ، ويسميها العرب الطويلة .

٢ ـ الجزر المجاورة لمضيق هرمز وتشرف عليه من جهة الشمال والشمال الغربي وهي الجزر العربية الثلاث بوموسى ، وطنب الكبرى ، وطنب الصغرى . وتبعد جزيرة بوموسى حوالى ١٦ كلم عن المضيق ، وعن الساحل الايراني نحو ٧٥ كلم ، وعن الساحل العربي حوالى ٦٠ كلم . اما طنب الكبرى فإنها تبعد عن الساحل العربي نحو ٢٠ كلم ، بينما تبعد طنب الصغرى نحو ٩٠ كلم عن الشاطىء العربي .

أ ـ **جزيرة بوموسى** : جزيرة عربية مستطيلة الشكل تبعد عن الساحل العربي حوالى ٧٥ كلم ، وعن ميناء لنجة حوالى ٩٥ كلم . وتتكون من سهول رملية ، وعليها بعض التلال المعزولة . وتحيط بها مياه عميقة نسبياً ، وقد اصبحت ملجأ لمراكب المواطنين وقت العواصف . وسكانها من العرب الذين ينتمون الى القبائل التي تسكن ساحل الشارقة من قرية الخان ، يمتهنون صيد الاسماك ، ويسكنون الاكواخ والمنازل الطبيعية ، وكانوا ينزحون من شاطىء الشارقة بقصد صيد الاسماك او البحث عن المراعي . وكانت فيها دائرة كمارك عربية ومدرسة ابتدائية ومسجد ، وهناك مشاريع لبناء مدرسة وايصال المياه النقية . وقد احتلتها ايران عام ١٩٧١ .

ب ـ **جزيرة طنب الكبرى** : جزيرة عربية دائرية الشكل قطرها حوالى ميلين ونصف الميل ، ويغلب عليها طابع الاستواء ، وهي تابعة لامارة الشارقة ويعيش سكانها على صيد الاسماك والغوص على اللؤلؤ والرعي . وتقع الى الشمال من جزيرة بوموسى ، ولكنها اصغر منها مساحة . وفيها فنار لارشاد السفن ، وتقع قرب خط الملاحة البحري الذي يمر بينها وبين جزيرة بوموسى . وفيها مدرستان ابتدائيتان ومركز شرطة ومركز صحي . وقد احتلتها ايران عام ١٩٧١ .

ج ـ **جزيرة طنب الصغرى** : جزيرة عربية يطلق عليها (نابيوه طنب) تقع على بعد ٨ اميال غربي جزيرة طنب الكبرى على شكل مثلث طوله من الشمال الغربي الى الجنوب الشرقي حوالى ميل واحد وعرضها ٠,٧٥ من الميل عند نهايتها الجنوبية . وهي جزيرة غير مسكونة وليس فيها مياه ، وبها بعض النباتات الفقيرة وكثير من الطيور البحرية . وهي تابعة لامارة رأس الخيمة ، وقد احتلتها ايران عام ١٩٧١ .

٣ ـ مجموعة الجزر المجاورة لمضيق هرمز وتشرف عليه من الجانب العماني المجاور للمضيق وهي جزر مسندم وسلامة وبناتها والغنم .

أ ـ **جزيرة مسندم** : وهي ملاصقة للحافة الشمالية الغربية لرأس من رؤوس الجبال ، ولا يفصلها عنها سوى مضيق ضيق . ويبلغ طولها من الشمال الى الجنوب ميلين وعرضها اقل من ذلك ، واقصى ارتفاع لها ٨٧٥ قدماً . وترسو السفن فيها عند ثلاثة او اربعة تجويفات ، ويسمى المضيق الذي يفصل الجزيرة عن الساحل فك الاسد ، ويبلغ عمقه ٢٤ قامة . ويمكن للبواخر ان تعبره بسهولة وبسرعة معتدلة ، وتتحاشاه السفن للخطورة الناجمة عن المد العالي والرياح .

ب ـ **جزيرة سلامة وبناتها** : وهي مجموعة من الجزر الصخرية تقع شمال رأس مسندم .

وقد اطلق عليها العرب سلامة وعلى جزيرتين اصغر منها بنات سلامة . اما التسمية الاوروبية في الاطالس الدولية فهي كوين لاند اي ملكة الجزر . وهي كتلة صخرية وسط المضيق،اقيم فوق اعلى نقطة فيها فنار لارشاد السفن . ويبلغ ارتفاع جزيرة سلامة حوالى ٤٥٠ قدماً ، وتبعد عن رأس مسندم حوالى ٨ اميال . اما عرضها فحوالى نصف ميل ، ويمكن الوصول اليها من الجهة الشمالية الغربية . اما الجزيرة الثانية فتسمى الكوين الصغرى ويبلغ ارتفاعها حوالى ١٦٨ قدماً وتبعد عن رأس مسندم حوالى ٥ اميال ويمكن الوصول اليها من الجهة الشمالية فقط . وبين الجزيرتين بالاتجاه الشمالي والشرقي جزيرة جاب وهي ثالثة جزر المجموعة .

ج ـ جزيرة الغنم : وتسمى ام الغنايم وام الغنم ، وتمتد بشكل لسان داخل المضيق ، وتقع بمحاذاة الشاطىء الغربي لمنطقة رؤوس الجبال في مسندم ، ويفصلها عن الساحل العربي العماني خور القوس . ويبلغ طولها من الشمال الى الجنوب ميلين وعرضها ٠,٧٥ من الميل ، وهي منخفضة في الشمال وترتفع باتجاه الجنوب الى حوالى ٦٠٠ قدم .

وهي جزيرة عربية تمثل حصناً لحماية المضيق ، وقد استخدمتها القوات البريطانية خلال الحربين الاولى والثانية ، وحصل الشاه عام ١٩٧٢ على حق تمركز قواته في هذه الجزيرة تحقيقاً لاطماعه في احكام السيطرة على مضيق هرمز .

ثالثاً : الممرات الملاحية في مضيق هرمز والخليج العربي

حددت المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات ، المعروفة باسم (الامكو) ، الممرات الملاحية في الخليج العربي بثلاث مناطق خطرة فقط هي[1] : منطقة مضيق هرمز ، ومنطقة جزر الطنب ـ فارور ، ومنطقة رأس تنورة . والذي يهمنا في هذا البحث المنطقتان الاولى والثانية ، اذ تمثلان منطقة الصراع بين ايران الراغبة في السيطرة عليهما من خلال احتلال جزر الخليج العربي ، وبين الامة العربية المستفيدة باقطارها السبعة من المرور في الخليج العربي عبر مضيق هرمز .

١ ـ منطقة مضيق هرمز

تقع بين ايران في الشمال والشمال الشرقي وبين عمان في الجنوب . وعرض هذه الطريق في اضيق منطقة ٢١,٥ ميلاً بحرياً بين جزيرتي كوين الكبرى ولارك والمناطق العريضة فيه تصل الى ٢٦ ميلاً بحرياً . وتمتد طولاً حتى ١٦,٥ ميلاً بحرياً . ويراوح عمق المياه بين ٣٢ و ٥٠ قامة . ونظراً لكثرة الجزر فيه وضيقه حددت الامكو ممرين للملاحة فيه ٠ يتجه الاول شرقاً للخروج من الخليج بعرض ميل ونصف الميل ويقع قرب الساحل العماني ؛ ويتجه الثاني غرباً للدخول الى

---

(١) حسين ندا حسين ، الاهمية الستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي (بغداد : دار الحرية ، ١٩٨٠) ، ص ٨٧-٩٣ .

الخليج بعرض ٤,٢٥ اميال ، ويقع بجانب الطريق الاول من الجهة الايرانية ويفصل الطريقين شريط عرضه ميل واحد . وهكذا يكون الشريط الملاحي الغربي اما جنوب جزيرة كوين الصغرى او شمال جزيرة كوين الكبرى .

وعام ١٩٧٩ كان المرور المعروف للبواخر خلال مضيق هرمز يمر من اقصر الطرق بين جزيرتي كوين الصغرى ومسندم ، وعرضه اكثر قليلاً من ٥ اميال بحرية . ويمر بالمياه الاقليمية العمانية . وبعد هذا التاريخ منعت الحكومة العمانية استخدامه ، وقررت ان يكون الممر خارج جزيرة كوين الصغرى بسبب صعوبة المرور من جهة ، وللحفاظ على الثروة السمكية حول مسندم ، خصوصاً بعدما اصبح ما يقارب من ٣٠٠ ناقلة وسفينة تمر او تنتظر المرور في المضيق كل يوم ، بحيث لم تعد مسارات السفن تحقق السلامة الكافية لهذه الحركة البحرية الضخمة ؛ فتم تغيير المسارات القديمة الى مسارات جديدة تحقق المزيد من السلامة ، وهي تتكون من ثلاثة خطوط احدها للناقلات الداخلة الى الخليج ، والآخر للخارجة منه وبينهما شريط امني في الوسط . وبذلك تصبح المسارات الجديدة شمال جزر سلامة وبناتها حيث تغدو المساحة والعمق اكثر مما هما عليه الآن وتقل فرص التصادم لسعة المنطقة وخلوها من الجزر وصلاحها للملاحة . وهكذا تبرر سلامة المرور زيادة المسافة امام السفن .

٢ ـ منطقة جزر الطنب فرور

تكثر الجزر في الجهة الجنوبية للخليج العربي بعد الخروج من مضيق هرمز ، واهمها الطنبتان الصغرى والكبرى وبوموسى وسيري وفرور وغيرها . ويراوح عمق المياه بين ٣٠ و ٥٠ قامة . وبسبب كثرة الجزر وكثافة الملاحة في المنطقة قررت (الامكو) رسم خطين لمرور السفن فيها ، الاول في الشرق ويتجه نحو الخليج ، والثاني في الغرب ويتجه الى خارج الخليج .

رابعاً : جزر الخليج العربي وتأثيرها في طرق الملاحة

تخضع الملاحة البحرية من مدخل مضيق هرمز عند جزر سلامة وبناتها الى مسافة قريبة من جزيرة وفرور لنظام مسارات الملاحة المنفصلة وفقاً للقواعد التي وضعتها (الامكو) بسبب ازدحام المرور في المنطقة وكثرة الجزر فيها . وبموجب هذا النظام اصبح هناك مسارات للمرور منها مسار للسفن الداخلة الى الخليج من جهة الساحل الايراني ، ومسار للسفن الخارجة من الخليج من جهة الساحل العربي(٢) .

واقرب منطقة للمسار البحري الداخل من جهة الساحل الايراني شمالاً هي ثمانية اميال بحرية عند منطقة رأس الشياسي ، واقرب نقطة الى هذا المسار جنوباً هي جزيرة طنب الكبرى التي

---

(٢) المصدر نفسه ، ص ١٣٩ ـ ١٤١ .

تبعد ميلاً بحرياً ونصف الميل ، وابعد نقطة عن المسار الى الجنوب هي جزيرة لارك التي تبعد ١٩,٥ ميلاً . اما بالنسبة للمسار البحري الخارج فإن اقرب نقطة جنوبه هي جزيرة توكل العمانية التي تبعد عنه ميلاً واحداً ، واقرب نقطة شماله هي جزيرة لارك التي تبعد عنه ٢٣ ميلاً بحرياً . ويبعد هذا المسار شمالاً عن جزيرة طنب الكبرى مسافة ٦ اميال بحرية ، وعن جزيرة طنب الصغرى ٥,٢٥ اميال بحرية . كما يبعد جنوباً عن جزيرة بوموسى مسافة ١٣ ميلاً بحرياً .

القسم الاول : يمتد من فنار سلامة الى فنار طنب واتجاهه جنوباً ٢٥٠ غرباً وطوله ٨٧ ميلاً بحرياً والجزر القريبة من هذا الخط الملاحي هي لارك وتبعد عنه ٢٣ ميلاً بحرياً ، وجزيرة هنجام وتبعد عنه ٢٢ ميلاً بحرياً ، وجزيرة طنب الكبرى وتبعد عنه ٩ اميال بحرية ، وجزيرة طنب الصغرى ، وتبعد عنه ١١ ميلاً بحرياً ، وجزيرة بوموسى وتبعد عنه ٧ اميال بحرية .

القسم الثاني : ويمتد من فنار طنب الى فنار ستيفيانك واتجاهه شمالاً ٢٨٥ غرباً وطوله ١٠٠ ميل بحري والجزر القريبة منه سري وتبعد ٧,٥ اميال بحرية ، وجزيرة نابي ـ فرور وتبعد ٥ اميال بحرية ، وجزيرة فرور على بعد ٤ اميال بحرية ، وجزيرة قيس على بعد ١٥ ميلاً بحرياً وجميع هذه الجزر تابعة لايران .

القسم الثالث : يربط فنار ستيفيانك بفنار شط العرب مروراً بفناري كيبل وشول . ويختلف تأثير الجزر في النظام القانوني للملاحة في هذه الاقسام باختلاف قربها او بعدها عن الخط الملاحي . ففي القسم الاول يطبق نظام الملاحة في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بغض النظر عن وجود الجزر وقربها من الخط الملاحي ، لان مضيق هرمز مضيق دولي مستخدم للملاحة الدولية ويربط جزئين من اعالي البحار ، وبذلك تكون الملاحة فيه حرة لجميع السفن .

اما بالنسبة الى القسم الثاني من الخط الملاحي ، وجزء من القسم الاول ، فهو يمر بالبحر الاقليمي لجزر الطنب الكبرى والصغرى وبوموسى وسرى ونابي ـ فرور وقيس التي تمتد في منطقة ضيقة نسبياً وطويلة تصل الى نقطة قريبة من مضيق هرمز . ولهذا تعتبر جزءاً مكملاً لذلك المضيق لا يفصلها عنه اي فاصل . فالسفن المارة عبر مضيق هرمز لا تستطيع الوصول الى اي ميناء في الخليج العربي دون المرور في هذه المنطقة .

وهنا يبرز مدى الخسارة الجسيمة التي لحقت بالامة العربية من جراء خسرانها هذه الجزر . فقد اصبح امام ايران فرصة لمنع المرور البحري في مضيق هرمز ، وعرقلة الملاحة الدولية ، رغم توافر كل صفات المضيق الدولي فيه .

خامساً : اثر احتلال الجزر في مضيق هرمز

يتضح مما سبق ان ايران حققت من وراء احتلالها مجموعة الجزر في الخليج العربي ما يلي :

ـ استطاعت ايران ان تسيطر على خطوط الملاحة البحرية في الخليج العربي .

ـ محاولة ايران مد بحرها الاقليمي الى مسافة قريبة من الساحل العربي ، مما يمكنها من عرقلة خطوط الملاحة الاعتيادية من والى الخليج العربي عبر مضيق هرمز لان مياهها الاقليمية ستمتد من سواحل هذه الجزر وليس من السواحل الرئيسية للاراضي الايرانية .

ـ يعتبر مضيق هرمز المنفذ الوحيد لتصدير الطاقة العربية الى الاسواق العالمية ، وتبرز هذه الاهمية اذا علمنا ان الانتاج النفطي لاقطار الخليج عام ١٩٧٧ بلغ ٢٣ مليون برميل يومياً يصدر منه ٢٠ مليون برميل وتشكل ٢٤,٥ بالمائة من الانتاج العالمي اليومي لذلك العام . وقد بلغت الطاقة التكريرية اليومية العربية في السنة نفسها ٣ ملايين برميل نفط ، وهي طاقة ضئيلة قياساً لطاقة التكرير العالمية من جهة ، ولكون اغلب النفط العربي يصدر بشكل خام من جهة ثانية . ولا تقتصر اهمية المنطقة على الانتاج النفطي والتصدير الهائل وانما تتعداها الى ضخامة الاحتياطي الذي بلغ ٣٦٤ مليوناً عام ١٩٧٧ وهو يشكل نسبة ٥٤ بالمائة من الاحتياطي العالمي وهي نسبة ضخمة اذا قارناها بالاحتياطي الامريكي الذي يشكل ٦ بالمائة واحتياطي الدول الاشتراكية وهو ١٥ بالمائة . ورغم ضخامة انتاج اقطار الخليج واحتياطيها الذي اعطاها موقعاً متميزاً في مجال الطاقة .

ـ يعتبر مضيق هرمز بوابة اقطار الخليج عند المحيط الهندي وسائر اقطار العرب .

ـ قرب ايران من الساحل العربي جعلها تحتل مركز الرقابة في الكشف عن البضائع الاستراتيجية والعسكرية التي تدخل المنطقة العربية .

ـ حققت ايران من السيطرة على الجزر العربية استغلال الثروات الاقتصادية داخل الجزر او في مياهها الاقليمية ، وتشمل هذه الثروات استخراج اللؤلؤ من مناطق الغوص المحيطة بهذه الجزر وصيد الاسماك . كما اثبتت الدراسات ان الجزر غنية برواسب اوكسيد الحديد الاحمر اضافة الى المعادن الاخرى التي لم يتم الكشف عنها واستغلالها حتى الآن . كما تستخرج منها المواد التي تستعمل في الاصباغ . واثبت المسح السسيوغرافي وجود النفط بكميات تجارية في المياه الاقليمية لهذه الجزر .

خاتمـــــة

إن اغلاق مضيق هرمز في الوقت الحاضر من قبل ايران ـ رغم انه من المضايق الدولية ـ يشير اشارة واضحة الى ان هذا الحدث سوف يتكرر في كل صراع مقبل . وهذا يتطلب العمل على ما يلي :

١ ـ ايجاد منافذ جديدة لتصدير النفط عصب الحياة والمادة الاستراتيجية المهمة ، حتى لا يتضرر الاقتصاد العربي من جهة ، ولابعاد شبح التدخل الاجنبي في المنطقة من جهة اخرى ، كما فعل العراق عندما اقام ثلاثة خطوط لتصدير النفط هي خط انابيب كركوك ـ طرابلس ـ بانياس ،

والخط الاستراتيجي الذي يربط حقول الجنوب بشرق البحر المتوسط ويتصل بخط كركوك ، وخط الانابيب الذي يمر عبر تركيا ليصل حقول كركوك بالبحر المتوسط . وكما فعلت السعودية بمد خط انابيب التابلاين الذي يصل حقولها بالزهراني على البحر المتوسط ، وربطها حقول نفط المنطقة الشرقية على البحر الاحمر .

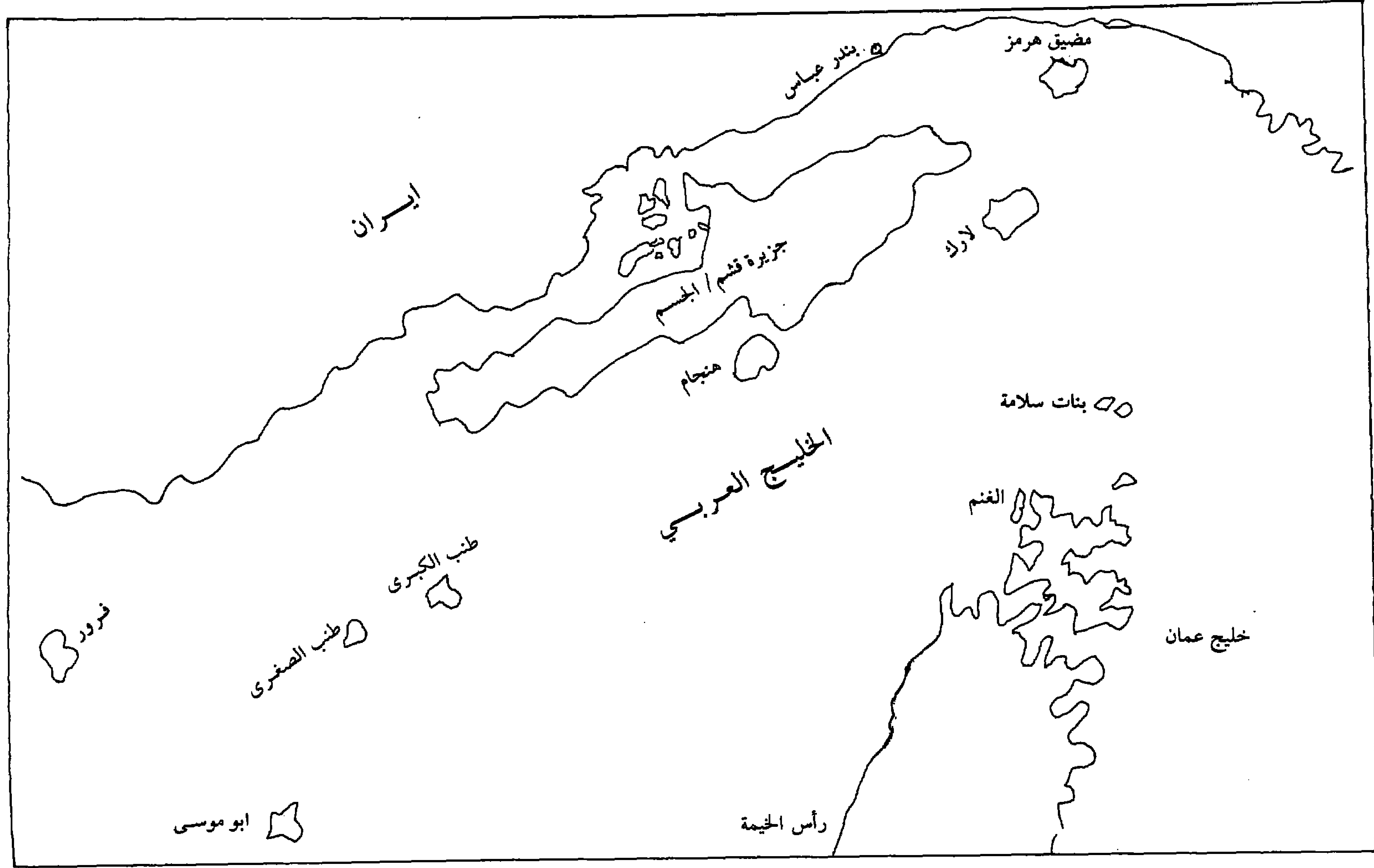
٢ ـ وقوف الامة العربية وراء دولة الامارات العربية المتحدة لاستعادة الجزر الثلاث التي احتلتها ايران عام ١٩٧١ ، وقطع الصلة بين ايران وجزيرة الغنم ، بل مطالبة الامة العربية بالجزر الاخرى التي احتلتها ايران منذ مطلع القرن التاسع عشر فأعطتها السيطرة المباشرة على مضيق هرمز .

٣ ـ الاستفادة من الموانىء التي تقع على بحر عمان ، مثل موانىء عمان وميناء خورفكان في دولة الامارات العربية المتحدة وتوسيعها بشكل تكون فيه قادرة على استيعاب تجارة المنطقة من تصدير واستيراد ، وربطها بطرق برية حديثة من الدرجة الاولى وبخطوط السكك الحديدية العريضة والسريعة مع الاقطار العربية البعيدة مثل الكويت والعراق لاجل الاستفادة منها .

٤ ـ تعاون الاقطار العربية الخليجية لاقامة اسطول بحري واحد بقيادة واحدة يكون في الخليج العربي وبحر عمان ، ويستفيد من الموانىء العربية الكثيرة المنتشرة على طول الساحل ، ويكون قادراً على منع اغلاق مضيق هرمز او تهديد امن الاقطار العربية ومصالحها الحيوية .

٥ ـ سيادة النظرة القومية في تخطيط الحدود بين الاقطار العربية الخليجية ، وبخاصة تخطيط الحدود البحرية .

اهمية الجزر العربية في الملاحة البحرية



الفصل الرابع عشر

النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز

محمد الحاج حمود

مقدمـــة

تمثل المضايق البحرية دوراً مهماً في المواصلات الدولية ، اذ تعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار . . والمضايق منتشرة في ارجاء المعمورة وتختلف في الاهمية بحسب موقعها الجغرافي واهمية البحار التي تصل بينها[1] ، رغم ان سعة البحار التي يربط بينها المضيق قد لا تؤثر في اهميته . فأهمية مضيق يربط محيطين ، كمضيق ماجلان ، تقل كثيراً عن اهمية مضيق يربط محيطاً ببحر كمضيق كاليه وجبل طارق مثلاً . . ولكن حجم المرور في المضيق عامل مهم في تحديد اهمية ذلك المضيق . . وهذا بدوره يعتمد على جملة عوامل ، منها العوامل الاقتصادية . فالاهمية الاقتصادية للبحار والدول المحيطة بها تكون عاملاً حاسماً في تحديد تلك الاهمية . كما أن المضيق الذي يشكل المنفذ الوحيد لبحر ما مع بقية البحار يكون ذا اهمية خاصة ، كمضيق هرمز مثلاً . واذا وجدت عدة مضايق او ممرات بحرية تربط بحرين ، فإن اهمية كل منها تعتمد على مقدار استعماله واهميته وصلاحيته للمرور .

وللمضايق اهمية استراتيجية خاصة . فالمضيق يوفر للدولة الساحلية امكانية مراقبة مرور القوات المسلحة للدول الاجنبية عبر المضيق والتحكم بذلك المرور وقت الحرب او الازمات بسهولة . ولها اهمية سياسية ايضاً . فقد كانت المضايق منذ القديم مركز جذب للغزاة السياسيين ، وبسببها نشبت الحروب كحرب تروجان Trojan مع طروادة ، لمنعها من السطيرة على البوسفور والدردنيل ومنع تجارة الحبوب من البحر الاسود ، وحرب رودس مع

(١) للتعرف الى اهمية مختلف المضايق الدولية والوصف الجغرافي لكل منها ، انظر :
R.H. Kenedy, «Brève étude geographique et hydrographique des détroits qui constituent des voies de passage internationales,»(A/Conf.13/L.6 and add I),a paper presented at: Nations Unies, *Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Genève, 1958: Documents Officiels,* vol. 1.

بيزنطة عام ٢٢٢ ق. م ، والحرب التي نشبت بين روما وقرطاجنة للسيطرة على مضايق مسينا وسيسيليا وجبل طارق ، وحرب المور مع السبانيارد .

وترينا التجارب أن الدول التي تسيطر على جهة من المضيق تحاول ان تسيطر على « رأس جسر » لها في الجهة الثانية منه ، الامر الذي ادى ويؤدي الى التنافس والمنازعات بين الدول . ولعل محاولة الدول الكبرى منذ العصور القديمة حتى الآن للسيطرة على الدول المطلة على المضايق اوضح مثال على ذلك ، اذ ادت الى نشوب كثير من الحروب والصراعات فيما بينها [٢] .

ويخضع تنظيم الملاحة في عدد من المضايق الدولية في الوقت الحاضر الى عدد من الاتفاقات الدولية التي عقدت في ظروف تاريخية وسياسية معينة وتضمنت احكاماً تتلاءم وتلك الظروف . واهم هذه المضايق المضايق التركية ، والمضايق الدانماركية ، ومضيق ماجلان ، ومضيق جبل طارق . الا أن القسم الاعظم من المضايق الدولية لا يزال دون تنظيم قانوني خاص ويخضع للقواعد العامة . وهذا هو الحال بالنسبة لمضيق هرمز الذي لم تعقد بشأن الملاحة فيه اي اتفاقية دولية حتى الآن . لذا فهو يخضع ايضاً للقواعد العامة نفسها .

ولمضيق هرمز اهمية خاصة بالنسبة للمصالح العربية في الخليج العربي وبالنسبة للمجتمع الدولي ايضاً ، فهو المنفذ البحري الوحيد لمعظم الاقطار العربية الخليجية ومنطلقها الى العالم الخارجي عن طريق البحر . وقد ازدادت هذه الاهمية في الوقت الحاضر خصوصاً بعد اكتشاف الكميات الهائلة من النفط الخام في مياه الخليج العربي ، وفي الاقاليم المطلة عليه .

وللتعرف الى المركز القانوني لمضيق هرمز ، ونظام الملاحة المطبق فيه لا بد من التعريف بالمضايق الدولية اولاً ، ثم دراسة نظام الملاحة المطبق في المضايق التي لا تخضع لتنظيم خاص ثانياً .

اولاً : تعريف المضيق الدولي

للمضيق عدة معان بحسب الزاوية التي ينظر اليه منها . فالمضيق لغة هو (ما ضاق من الاماكن والامور)[٣] ، والمضيق من الناحية الجغرافية ممر مائي طبيعي يربط بين بحرين ، وبذلك تتكون عناصر التعريف الجغرافي من كونه جزءاً من البحر غير متكون صناعياً ، وكونه بعرض محدود يفصل قطاعين من الارض سواء أكان يفصل قارتين او قارة وجزيرة او

---

(٢) Eric Bruel, *International Straits*(London:Sweet and Maxwell,1947), vol. 1, pp. 23-34.

(٣) ابو الفضل محمد بن مكرم ابن منظور ، لسان العرب ، مادة ضيق، وجبران الخوري مسعود ، الرائد (بيروت : دار العلم للملايين ، ١٩٦٧) ، ص ١٣٩٣ .

جـزيرتـين ، وكونـه يربط بـين جزئـين من البحار بغض النـظر عن سعتها واستنـاداً الى هـذه العناصر يعتمد برول التعـريف الجغرافي التـالي : « المضيق هو تقلص ذو عـرض محدود في البحـر بين ارضين يربط بين بحرين لولاه لفصلتها الارض في ذلك المكان »(٤) .

وقد اعتمد الفقيه الفرنسي جيدل تعريفاً مشابهاً بقولـه ان المضيق « ممر طبيعي بـين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً ، ويصل بين جزئين من المجالات البحرية . . »(٥) .

الا أن المفهوم الجغرافي للمضيق ، لا يتطابق بالضرورة مع مفهومه القـانوني . فتحـديد طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق او تلك التي يربط بينها امـر ضروري لتحـديد صفتـه ، اذ يجب الاّ يـزيـد عـرض المضيق عن ضعف عـرض البحـر الاقليمي للدولـة او الـدول المطلة عليه . . فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك العرض ويتوافر فيه جـزء من البحر العـالي على امتداده لا يعتبر من المضايق ، ولا ينطبق عليه نظامها ، وانما يـنـطبق عليه نـظام البحر العـالي شرط ان يكون ذلك الجزء صالحاً للملاحة الاعتيـادية الامينـة . وقد لا يكـون هذا الجـزء من المضيق صالحاً للملاحة لاسباب ملاحية ، مما يضطر الملاحة مؤقتاً او بصـورة دائمة الى المـرور عبر البحر الاقليمي ، كما هي الحـال بالنسبـة للبلت الكبير Grand Belt ، وقـد يكون ذلـك لاسباب سياسيـة او عسكريـة مما يضـطر السفن الى استعمال ميـاه البحر الاقليمي للمضيق . لذلك لا يمكن استبعاد هذا النوع من المضايق بصورة مسبقة من وصف المضـايق الا اذا زالت جميع تلك الاسباب والموانع(٦) .

ولا يشتـرط لكي يكون المضيق كـذلـك ، ان يكـون مغـطى بـالبحـار الاقليميـة عـلى امتـداده ، بل يكفي أن يكـون كذلـك في بعض نقاطـه . وكل ذلـك يـرتبط بعـرض البحـار الاقليميـة للدول المطلة عليـه . . وقد تقـرر في مؤتمر تقنـين القانـون الـدولي في لاهـاي عـام ١٩٣٠ ، ان المضيق الذي يزيد عرضه عن ضعف عرض البحر الاقليمي ، ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحاً للمـلاحة الـدولية . الا ان هنـاك استثناء لتلك الحال فيها اذا كان مدخل المضيق ، او اي نقطة فيه اقل من ضعف عرض البحـر الاقليمي ، وتوافر قطاع من البحر العالي في مكان آخر منه . وهنا ينبغي استخدام هـذا القطاع لاغـراض المـلاحة ضمن البحـر الاقليمي للدول المعنيـة . وقـد طـبق بعض الـدول هـذه الفكـرة من الناحية العملية ، فحددت حدود البحرين الاقليميين للولايات المتحدة وكندا مثلاً بثلاثة اميال

---

(٤) Bruel, *International Straits*, pp. 18-19.

(٥) Gilbert Charles Gidel, *Le Droit international pubuc ae la mer* (Chateauroux: Etablissements Mellottée, 1932), vol. 3, p. 730.

(٦) Bruel, *International Straits*, pp. 41-42; R.P. Anand, «Freedom of NavigationThrough Territorial Waters and International Straits,» *I.J.I.L.*, vol. 14, no. 2 (1964), p. 177; Richard Reeve Baxter, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, with the research assistance of Jan F. Triska (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1964), p. 160,and Gray Knight, *The Law of the Sea* (Louisiana: Baten Rouge, 1968), p. 347.

في مضيق خوان دو فوكا Juan de Fuca الذي يصل عرضه في بعض المناطق الى (١٥٠ ميلاً بحرياً) . وهذا ما فعلته شيلي اثناء الحرب العالمية الاولى بالنسبة لمضيق ماجلان لغرض الدفاع عن حيادها ، وذلك بموجب المرسوم الصادر في ١٥ كانون الاول / ديسمبر ١٩١٤[٧]. وقد اخذ بعض رجال الفقه الدولي بهذا المفهوم لتعريف المضيق ، فيرى اوبنهايم ان المقصود بالمضيق ، الذي تنطبق عليه قواعد القانون الدولي المضيق المكون من البحار الاقليمية ويصل بين جزئين من اعالي البحار[٨] ، وقد اخذ كولومبس بهذا المفهوم[٩] . ويعرف شارل روسو المضيق بأنه الممر البحري الضيق الذي يصل بين بحرين حرين[١٠] ، وتبنى التعريف نفسه تقريباً جاهوفيج وبيشوب[١١] .

وقد لا يكفي الاعتماد على المعيار الجغرافي او القانوني او كليهما معاً لتعريف المضيق . ولا بد من اضافة معيار ثالث هو المعيار الوظيفي او الغائي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة او اهمية تلك الملاحة . فالمضايق التي تصل بين جزئين من البحار ولا تستخدم للملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضايق الدولية لانها تستخدم للملاحة الداخلية او الوطنية لدولة معينة بالذات .

الا أن تحديد درجة الاستعمال الكافية لاعتبار مضيق ما مضيقاً دولياً قضية معقدة تحتاج الى استعمال عدة معايير لمعرفتها . . ويرى بروول ان اهمية المضيق للتجارة البحرية الدولية بمعناه الواسع للسفن التجارية والسفن الحربية هو العامل الحاسم في هذا الخصوص ، ولكن مقدار سعة وعمق هذه المصالح لا يمكن ان يحدد بأي قاعدة، جامدة او مرنة وحدها . فهي قضية واقع يعتمد على عدد من الحقائق كعدد السفن المارة في المضيق ، وحمولتها ، وقيمة تلك الحمولة ، ومعدل حجم السفن ، وبخاصة اذا كانت موزعة على عدد كبير او صغير من الامم ، كل ذلك ادلة مجتمعة دون أن يكون احدها عاملاً حاسماً وحده[١٢] .

وقد حاول بعض رجال الفقه الدولي المزج بين معيارين او اكثر من المعايير السابقة لوضع تعريف للمضايق كون اشمل في معناه من التعاريف التي وردت في كتابات فقهاء آخرين ممّن اشرنا الى بعضهم . فقد اعتمد كافاريه تعريفاً يتكون من عنصرين أساسيين،

---

(٧) Baxter, Ibid, pp. 4-6.

(٨) Lassa Francis Lawrence Oppenheim, *International Law, a Treatise*, ed. H. Lauterpacht, 8th ed. (London, New York: Longmans; Green, 1955), vol. 1, p. 512.

(٩) C. John Colombos, *International Law of the Sea* (London: Longmans, 1967), pp. 197-198.

(١٠) Charles E. Rousseau, *Droit international public* (Paris: Recueil Sirey, 1953), p. 445.

(١١) M. Sahovic and W.W. Bishop, «The Authority of the State, Its Range with Respect to Persons and Places,» in: M. Sorensen, ed., *Manual of International Law* (London: Macmillan, 1968), p. 342.

(١٢) Bruel, *International Straits*, pp. 42-43.

اولهما ان يصل المضيق بين جزئين من البحر العالي ، وثانيهما ان يستخدم للملاحة الدولية(١٣) . اما فاراند فقد اعتمد معايير ثلاثة ، وعرف المضيق بأنه « ممر طبيعي بين ارضين يكون بعرض لا يتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً ، ويربط جزئين من البحار العالية او جزءاً من البحار العالية ببحر اقليمي لدولة اجنبية ، ويستخدم للملاحة الدولية » .

وقد بيّن ان مقدار الاستخدام المذكور في الفقرة (جـ) يتحدد بالرجوع الى عاملين هما عدد السفن المستخدمة للمضيق ، وعدد الدول المستخدمة له(١٤) . وعند عرض قضية قناة مضيق كورفو بين البانيا والمملكة المتحدة على محكمة العدل الدولية اصدرت قراراً في ٩ نيسان / ابريل ١٩٤٩ ، عرفت فيه المضيق بأنه الممر المائي الذي يصل بين جزئين من اعالي البحار ويستخدم لاغراض الملاحة الدولية(١٥) . وبذلك اخذت المحكمة بعاملين اساسيين في آن ، هما الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزئين من اعالي البحار ، واستخدامه للملاحة الدولية . وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضايق الدولية تلك التي تصل بحراً عالياً ببحر اقليمي . وقد رجحت المحكمة العامل الجغرافي على العامل الوظيفي في وضع التعريف . فلم تشترط ان يكون المضيق طريقاً ضرورياً بين جزئين من البحر العالي ، وانما يكفي ان يكون كذلك حتى وإن كان طريقاً مفيدا وربما بديلا فقط(١٦) . وبذلك تكون المحكمة قد اعتبرت المقياس الاساسي للمضيق المعيار الجغرافي ، ورفضت اعتبار حجم المرور او اهمية المضيق للملاحة الدولية « معياراً حاسماً » او « مقياساً » ، رغم ان النص الانكليزي للقرار يعطي وزناً لهذا العامل اكثر مما يعطيه النص الفرنسي(١٧) .

لقد كان رأي بريطانيا أن الصفة الدولية للمضيق لا ترتبط بحجم المرور فيه ، وانما بكونه يربط بين جزئين من اعالي البحار ، وبكونه مفيداً للملاحة الدولية . فقد قدم وكيلها المعلومات التالية عن الملاحة في مضيق كورفو خلال الفترة من ١ نيسان / ابريل ١٩٣٦ لغاية ٣١ كانون الاول/ديسمبر١٩٣٧ : « ان عدد السفن المتوقفة في ميناء كورفو بعد مرورها في المضيق ، او قبل ذلك المرور بلغ خلال تلك الفترة (٢٨٨٤) ، وان هذه السفن تحمل اعلام اليونان وايطاليا ورومانيا ويوغوسلافيا وفرنسا والبانيا وبريطانيا ، وان هذا الرقم يمثل السفن التي فتشتها دوائر الجمارك في كورفو وانه بالتالي لا يشمل كثيراً من السفن التي اجتازت المضيق دون توقف في كورفو ، وان السفن الحربية البريطانية

---

(١٣) Louis Cavare, *Le Droit international Public positif*, 3éme édition mise à jour par Jean- Pierre Quéneudec (Paris: Pedone, 1968), vol. 2, p. 830.

(١٤) Donat Pharand, *International Straits: The Saurus Acroasium, Thsalonique*, vol. 3: *Law of the Sea* (1977), p. 72.

(١٥) مجموعة قرارات محكمة العدل الدولية ، ١٩٤٩ ، ص ٢٨ .

(١٦) المصدر نفسه ، ص ٢٩ .

(١٧) Baxter, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, p. 9.

استخدمت المضيق بصورة منتظمة منذ اكثر من ٨٠ سنة ، وان السفن الحربية لدول اخرى استخدمته كذلك »[١٨] .

وقد نفت البانيا عن مضيق كورفو صفة المضيق الدولي مطالبة لتحديد هذه الصفة بالاعتماد على كون المضيق يربط بين جزئين من البحار العالية ويستخدم لمرور عدد مهم من السفن[١٩] . وفي القرار الذي اصدرته المحكمة في هذه القضية اخذت لتحديد مقدار استخدام المضيق للملاحة الدولية بمعياري عدد السفن المارة في المضيق وعدد الدول التي ترفع تلك السفن اعلامها . ويرى شارل دوفيشير ان المعايير الواردة في قرار المحكمة الدولية ليست شاملة جداً وإنما هناك اربعة عوامل يجب ان تؤخذ بعين الاعتبار لتحديد اهمية المرور البحري في المضيق ، هي عدد السفن المستخدمة له ، ومجموع حمولتها ، وقيمة تلك الحمولة ، وعدد الاعلام التي ترفعها تلك السفن[٢٠] .

وعند اعداد لجنة القانون الدولي مشروع اتفاقية قانون البحار عام ١٩٥٦ قررت في المادة ١٧ ان المضايق الدولية هي المضايق المستخدمة اعتيادياً Normally للملاحة الدولية بين جزئين من البحار العالية . وقد بينت اللجنة في تقريرها ان اضافة كلمة« اعتيادياً » جاء لجعل النص منسجماً مع قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو .

ولدى اقرار الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨ حذفت كلمة « اعتيادياً » من مشروع لجنة القانون الدولي لجعل النص شاملاً للمضايق المستخدمة حالياً وتجنب قصر ذلك على الاستخدام الاعتيادي فقط. وقد اضيفت عبارة « او البحر الاقليمي لدولة اجنبية » ، وبذلك اصبح التعريف كالآتي : المضيق الدولي هو « المر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي او البحر الاقليمي لدولة اجنبية » . وهكذا وسعت الاتفاقية من تعريف المضيق الدولي ليشمل المضايق التي تربط جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الاقليمي ، وهو ما سمي شرط العقبة Aquaba clause لأنه وضع خصيصاً ليشمل المرور عبر مضايق تيران الى خليج العقبة[٢١] .

---

(١٨) Edvard [Isak] Hambro, *The Case Law of the International Court,* a repertoire of the judgements, advisory opinions and orders of the Permanent Court of International Justice and of the International Court of Justice (Leyden: Sijthoff, 1952-1966), vol. 1, p. 122.

(١٩) المصدر نفسه .

(٢٠) Charles de Visscher, *Problèmes des confins en droit international* (Paris: Pedone, 1969), p. 142.

(٢١) ومعلوم ان هناك ما يقرب من عشرين مضيقاً بحرياً ينطبق عليها وصف مضايق تيران ، منها المضايق التالية :

Jubel, Pemba, Juna de Fuca, Jacques Cartier Pass, Lema Channel,

اما البقية فلا تستخدم اعتيادياً للملاحة الدولية . انظر :

Pharand, *International Straits: the Saurus Acroasium, Thsalonique,* vol. 3: *Law of the Sea,* p. 76.

لقد ادت هذه الاضافة الى مناقشة طويلة في اللجنة الاولى لمؤتمر الامم المتحدة الاول لقانون البحار(٢٢) ، ولقيت معارضة شديدة من عدد كبير من الدول(٢٣) ، ورغم قبول هذه الاضافة في المؤتمر الا انها لا تعدو كونها قاعدة اتفاقية لا تلزم الا الدول المصدقة على الاتفاقية . فهي لم تدخل القانون الدولي عن طريق العرف(٢٤) ولم يشر اليها الفقه او القضاء الدوليان سابقاً . فجمعية القانون الدولي عند اقرارها قواعد البحر الاقليمي عام ١٨٩٥ لم تشر اطلاقاً الى هذا النوع من المضايق ، وكذلك الحال بالنسبة للمشروع الذي قدم الى مؤتمر لاهاي لتقنين القانون الدولي عام ١٩٣٠ ولم تذكره محكمة العدل الدولية في قرارها في قضية مضيق كورفو . ولهذا لم تأخذ لجنة القانون الدولي بهذه الاضافة عند اعدادها مشروع اتفاقية ١٩٥٨(٢٥) . وامام هذا الموقف المستمر لا يمكن القول بالاصل العرفي لهذه القاعدة الجديدة(٢٦) .

وقد اهتمت الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار اهتماماً خاصاً بموضوع المضايق الدولية وقدمت حوله عدداً من المشاريع والآراء . ويمكن تقسيم اتجاهات الدول في هذا المؤتمر حول التعريف الى ثلاثة ، الاول يشترط ان يكون المضيق الدولي مستخدماً للملاحة الدولية وواصلاً بين جزئين من البحار العالية(٢٧) ؛ والثاني يميز بين نوعين من المضايق الدولية هما المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية ، وتصل بين جزئين من البحار العالية ، والمضايق

---

(٢٢) حول تفاصيل هذه المناقشات انظر :

Nations Unies, *Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Genève, 1958: Documents Officiels*,

الجلسات ٢٧ ، ٣٠ ، ٣٢ ، ٣٣ و٣٤ .

(٢٣) لقد اقرت الفقرة الرابعة من المادة (١٦) بصيغتها الاخيرة باغلبية ٣١ صوتاً مقابل ٣٠ صوتاً وامتناع عشر مندوبين عن التصويت ، انظر : المصدر نفسه ، الجلسة ٣٤ . ومن المعلوم انه بسبب هذا التوسع في التعريف قرر مجلس جامعة الدول العربية في قراره المرقم ١٧٥٩ الصادر في ٢٦ / ٣ / ١٩٥٩ تأجيل انضمام الدول العربية الى هذه الاتفاقية .

(٢٤) تدعي لابيدوث انه لا يمكن انكار الاصل العرفي لهذه القاعدة . انظر :

Ruth Eschelbacher Lapidoth, *Freedom of Navigation with Special Rreference to the International Waterways in the Middle East* (Jerusalem: Hebrew University of Jerusalem, Leonard Davis Institute for International Relations, 1975), pp. 40-41.

(٢٥) Charles E. Rousseau, *Statut du Golfe d'Akaba et détroit de Tiran* (RGDIP: 1958), p. 61.

(٢٦) من مؤيدي هذا الرأي ممتاز ، انظر :

Dj. Mumtaz, *La Question de détroits à la troisième conference des Nations Unies sur le droit de la mer* (AFDI: 1974), p. 29; Bhaskarla Syra Narayana Murti, *The Legal Status of Gulf of Aqaba (I.-J.I.L.*: 1967), p. 203; S. Slonim, «The Right of Innocent Passage and the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea,» *Columbia Journal of Transnational Law*, vol. 5(1966), pp. 112-115, and M. Sorensen, «Law of the Sea,» *International Conciliation*, no. 520 (1958), p. 236.

(٢٧) ويمثل هذا الاتجاه المشروع المقدم من كل من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن في الوثيقة : A/Conf. 62/C. 2/L.16 ، ومشروع فيجي في الوثيقة : A/Conf. 62/*C.2*/L. 19 .

المستخدمة في الملاحة الدولية وتصل جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الاقليمي(٢٨) ؛ والثالث يعتمد معيار السعة فيقسم المضايق المستخدمة للملاحة الدولية الى مضايق يقل عرضها عن ستة اميال ، ومضايق يزيد عرضها عن ذلك الحد ، ويطبق على كل من هذه وتلك نظاماً ملاحياً مختلفاً(٢٩) .

وعند اعداد النص الموحد غير الرسمي للتفاوض(٣٠) في نهاية الدورة الثالثة للمؤتمر تقرر التمييز بين ثلاثة انواع من المضايق، يشمل الاول المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية ، وتصل بين قطاع من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة ، وقطاع اخر من البحار العالية ، او منطقة اقتصادية خالصة (م / ٣٧) . والنوع الثاني يشمل المضايق المشكلة من جزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبر هذه الدولة وباتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية او طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية (م / ٣٨ / ١) . اما النوع الثالث فيشمل المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية التي تربط قطاعاً من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الاقليمي لدولة اجنبية (م / ٤٤ / ١ / ب) .

وعلى الرغم من استقرار هذا التقسيم في النصوص الاخرى الصادرة عن دورات المؤتمر المختلفة(٣١) فإن هذا التعريف لقي بعض المعارضة من عدد من الوفود حسب مواقفها المعلنة في المؤتمر حول هذا الموضوع . ومع ذلك لم يجر اي تعديل على هذا التعريب ، واعتبر حلاً توفيقياً بين الاتجاهات المختلفة .

ويلاحظ على التعريف الذي استقر في المادة ٣٧ من مشروع اتفاقية قانون البحار انه اعتمد معيارين اساسيين فقط ، الاول هو المعيار الوظيفي او الغائي ، اي ان يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية . ولم يحدد النص درجة الاستخدام المطلوبة لكي يعتبر المضيق الدولي كذلك، كما لم يتضمن الاشارة الى الصفة « الاعتيادية » للملاحة وذلك بقصد التوسع في التعريف ليشمل كل المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية مهما كانت درجة هذا

---

(٢٨) ويمثل هذا الاتجاه مشروع الاتحاد السوفياتي ودولاً اشتراكية اخرى والمقدم في الوثيقة : A/Conf. 62/C.2/L. 11 ، والمشروع البريطاني في الوثيقة: A/Conf. 62/*C.2/L.3* . ويمكن القول ان غالبية الاقطار العربية تأخذ بهذا الموقف رغم انها قدمت تعريفاً يقتصر على المضايق الموصلة بين جزئين من البحر العالي في الوثيقة A/Conf. 62/C.2/L.44 ، والذي يقول : « . . تعني عبارة المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية اي مضيق يوصل جزئين من البحار العالية ومستخدم عرفاً للملاحة الدولية » . اذ انها ترى ان ما يخرج عن هذا التعريف يخضع تلقائياً الى نظام المرور البري الاعتيادي المطبق على البحر الاقليمي .

(٢٩ ويمثل هذا الاتجاه مشروع الدانمارك وفنلندة المقدم في الوثيقة : A./Conf. 62/C.2/L. 15 .

(٣٠) الوثيقة : A/Conf. 62/WP. 8/part II الصادرة في ايار / مايو ١٩٧٥ .

(٣١) كالنص الوحيد المنقح والنص غير الرسمي المركب : A/Conf. 62/WP. 10 ، الصادر في ١٥ تموز / يوليو ١٩٧٧ وتنقيحه الاول الصادر في ٢٨ نيسان / ابريل ١٩٧٩ وتنقيحه الثاني الصادر في ١١ نيسان / ابريل ١٩٨٠ ومشروع الاتفاقية الاخير الصادر في ٢٢ ايلول / سبتمبر ١٩٨٠ .

الاستخدام . وبذلك اقترب تعريف المشروع من المفهوم الذي اخذت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو . اما المعيار الثاني الذي اخذ به المشروع لتعريف المضيق الدولي فهو المعيار القانوني ، اي تحديد طبيعة المياه التي يصل بينها المضيق والمياه التي يتكون منها . فبالنسبة لطبيعة المياه التي يصل بينها المضيق ميز النص بين المضايق التي تصل بين جزئين من البحار العالية او المناطق الاقتصادية الخالصة ، والمضايق التي تصل جزءاً من البحار العالية او المناطق الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر الاقليمي . وبالنسبة لطبيعة المياه التي يتكون منها المضيق اشترط النص بصورة ضمنية ان تتكون تلك المياه من البحار الاقليمية للدول المشاطئة . ولم يستثن من هذا الشرط الا المضايق التي يتوافر فيها شريط من البحر العالي لا يتمتع بقدر مماثل من الخصائص الملاحية او الهيدروغرافية المتوافرة في البحر الاقليمي للمضيق(٣٢) .

وفي كل الاحوال لا بد لكي يكون تعريف المضيق الدولي سليماً من وجهة نظر القانون الدولي من اعتماد جملة معايير في آن واحد تؤدي بمجموعها الى تطبيق نظام قانوني معين . وهذه المعايير هي :

١ ـ معيار جغرافي مفاده ان يتكون المضيق من ممر مائي طبيعي يصل بين جزئين من البحار .

٢ ـ معيار غائي او وظيفي يشترط في المضيق ان يكون مستخدماً في الملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة او اهمية تلك الملاحة ، اذ ان المضايق التي تصل بين جزئين من البحار ولا تستخدم في الملاحة الدولية لا يمكن أن توصف بالمضايق الدولية لانها تستخدم للملاحة الداخلية او الوطنية لدولة او دول معينة بالذات .

٣ ـ معيار قانوني يقضي بأن لا يزيد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الاقليمي للدولة او الدول المطلة عليه . فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعتبر من المضايق ولا ينطبق عليه نظامها ، وانما ينطبق عليه نظام البحر العالي ، شرط ان يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الامينة بكامله وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها . وبالدمج بين هذه المعايير يمكن الوصول الى تعريف جامع مانع ينطبق على جميع المضايق . وهكذا يمكن القول ان المضيق الدولي هو الممر المائي الطبيعي الذي يصل بين جزئين من البحار ويستخدم للملاحة الدولية، والذي لا يزيد اتساعه عن اتساع البحار الاقليمية للدولة او الدول المطلة عليه .

---

(٣٢) فقد نصت المادة ٣٦ من المشروع على انطباق الجزء الخاص بالمضايق على : « . . اي مضيق مستخدم للملاحة الدولية اذا وجد خلال ذلك المضيق طريقاً لاعالي البحار او طريقاً يمر بمنطقة اقتصادية خالصة لا يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية . . » .

ثانياً : القواعد العامة للملاحة في المضايق الدولية

تخضع اغلب المضايق الدولية لقواعد قانونية عامة اخذت تستقر تدريجاً في القانون الدولي . ولم تنظم هذه المضايق حتى الآن باتفاقات خاصة لاسباب تعود الى الظروف السياسية والتاريخية لكل منها . وقد رأينا في المبحث السابق ان مياه المضيق تتكون بشكل اساسي من المياه الداخلية والبحار الاقليمية للدول المشاطئة . ووقوع هذه المياه في المضيق لا يغير من طبيعتها الا في الحدود المتعلقة بالمرور عبر ذلك المضيق . ولذا فإن وجودها في المضيق لا يمنع من خضوعها كقاعدة عامة للنظام القانوني لتلك المناطق حسبما هو محدد في القانون الدولي .

الا انه نظراً للاهمية الخاصة لهذا الجزء من البحار والمحيطات عدّل ذلك النظام القانوني بالشكل الذي يتلاءم مع الطبيعة الجغرافية للمضايق . وهنا يمكن الحديث عن نظام قانوني خاص Sui Juris للمضايق ، على الاقل فيما يتعلق بحق المرور . الا ان طبيعة وحدود هذا النظام القانوني الخاص تحدد بشكل طوعي ودقيق من قبل الدول بسبب تصارع المصالح في المجتمع الدولي فيما يتعلق بالملاحة . اذ تتصارع في الملاحة في المضايق الدولية مصلحتان اساسيتان هما مصلحة الملاحة الدولية والمجتمع الدولي من جهة ، ومصلحة الدول المطلة على المضايق من جهة اخرى . وتقضي الاولى بالتوسع الى اقصى حد في حرية الملاحة ، وتقضي الثانية بفرض سيادة الدولة المشاطئة للمضيق لغرض الحفاظ على امنها سلامتها، وبالتالي التضييق قدر الامكان من تلك الحرية .

ونظراً لهذا الوضع الحساس للمضايق لا بد من النظر الى موضوع الملاحة في المضايق الدولية بصورة منفصلة عن موضوع الملاحة في البحر الاقليمي . فالنظر اليهما بمنظار واحد يؤدي الى التضحية بمصلحة الجماعة الدولية لحساب المصلحة الوطنية لدولة او دول معينة ، في حين ان العكس يفسح مجالاً لاحترام مصالح الجماعة الدولية الى جانب المصالح الوطنية للدول المطلة على تلك المضايق . . ويمكن التعرف الى النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية من خلال كتابات رجال القانون الدولي وقرارات المحاكم الدولية ، ومن خلال الاتفاقات الدولية سواء ما يتعلق منها بمضايق معينة وما هو اتفاقات عامة . وبعد فلا بد من دراسة النظام المقترح في المؤتمر الثالث لقانون البحار :

١ ـ الفقه الدولي

تأثر الفقه الدولي منذ بدء المناقشات حول حرية البحار بالصراع الذي كان ولا يزال قائماً بين الدول بهذا الخصوص . لذا نجد اختلافاً في آراء رجال القانون الدولي بين مؤيد لتطبيق حرية الملاحة باوسع صورها وبين مؤيد لغرض سيادة الدولة الكاملة على مياه المضايق .

ولقد بحث كروشيوس Grotiusموضوع المرور في المضايق الدولية بصورة قانونية من خلال بحثه موضوع حرية البحار في كتابه De jure belli ac Pacis الذي صدر عام ١٦٤٦ ، ويقول فيه ان للدولة الساحلية الحق في الرقابة على تلك الاجزاء من البحار ، الا انها لا تستطيع منع المرور البريء فيها . ويرى ان المرور غير المسلح والبريء حق عالمي . ووجهة نظر كروشيوس كمدافع عن حرية البحار هي منطقياً باتجاه حرية الملاحة لجميع الامم(٣٣) .

وقد اهتم بوفاندروف Pufendrof اهتماماً مباشراً بموضوع المضايق واعترف بحق واسع للمرور عبرها رغم تأكيده حق الدولة الساحلية في الاستيلاء على بعض مياهه . واذا كان كروشيوس يضحي بأمن الدولة الساحلية لمصلحة حرية الممر المائي فان بوفاندروف يفضّل الاولى على الثانية . وقد يكون تطور المجتمع الدولي ونمو الشعور القومي بعد صلح وستفاليا هو السبب في اتخاذ هذا الموقف . اما بنكر شوك فإنه يذهب ابعد من ذلك ، ويعطي الدولة الساحلية الحق حتى في منع المرور البريء بالطريقة التي تمنع بها المرور على اراضيها(٣٤) .

اما فاتيل Vatel فيميز بين المضايق المستخدمة للمواصلات بين بحرين وتكون ملاحتها مشاعاً لجميع الامم ، والمضايق الاخرى التي ليس لها مثل هذه الوظيفة . فبالنسبة الى النوع الاول لا يجوز للدولة الساحلية ان ترفض مرور الغير شرط ان يكون هذا المرور بريئاً ولا يشكل خطراً عليها . والرفض حسب رأيه يعني حرمان الامم من حق منحته لهم الطبيعة . الا ان ضرورات أمن الدولة الساحلية تجيز لها القيام ببعض الاجراءات كاتخاذ احتياطات معينة او اشتراط بعض الشكليات المستقرة اعتيادياً بعرف الامم(٣٥) .

لقد تأثرت آراء الفقهاء في تلك الفترة بشكل مباشر بالجيشان السياسي العنيف الذي ساد اوروبا خلال النصف الاول من القرن التاسع عشر . الا ان التطورات التي حصلت فيما بعد في الميادين الاقتصادية والفنية ، وبخاصة استعمال البخار كقوة محركة للمركبات ، جعلت العالم يبدو اكثر فأكثر وحدة متماسكة بالنسبة الى الاقتصاد وحركة المرور . وبسبب هذه التطورات الموضوعية في المجتمع اتجه موقف الفقه الدولي الى التوسع بحق المرور في المضايق على حساب امن الدولة الساحلية ، فاصبح ينظر الى حق المرور في المضايق على انه حق طبيعي لحرية البحار ، اذ دونه تصبح حرية البحار وهمية(٣٦) .

ويعتبر هوتفوي Hautefeuille اكثر المدافعين عن حرية الملاحة في المضايق خلال

---

(٣٣) Bruel, *International Straits*, pp. 48-49.

(٣٤) المصدر نفسه ، ص ٥١ ـ ٥٣ .

(٣٥) المصدر نفسه ، ص ٥٣ ـ ٥٤ .

(٣٦) ومن انصار هذا الرأي كل من :
Gerard de Rayneval, A. de Domin Petruchevecs and Ortolan.

انظر: المصدر نفسه ، ص ٥٥ .

القرن التاسع عشر اذ يقول ان « البحر حر والمضيق حر ، والبحر مشاع لجميع الشعوب والمضيق مشاع لجميع الشعوب » . ويؤكد ان ليس للدولة الساحلية ان تعرقل الملاحة الحرة او ان تفرض اي نوع من الشروط او الرسوم على السفن حتى وان كانت تسيطر على ضفتي المضيق الذي يصل بين بحرين حرين ، او كان المضيق ضيقاً بحيث تغطيه المياه الاقليمية . والدولة الساحلية مؤهلة للبحث فيما اذا كان مرور السفن «بريئاً » او في اتخاذ اي اجراءات او قيود او اعاقة للملاحة الحرة ، الا اذا كان ذلك وارداً في اتفاقية دولية . . وعلى الدولة الساحلية ان تقوم بكل نفقات الفنارات وبقية النفقات مقابل تمتعها بامتياز الوقوع على المضيق(٣٧) .

ويؤكد براديه فورده ره Pradier Fodéré ضرورة كون المرور « بريئاً » ، ويقول ان القاعدة التي اتى بها هوتفوي (البحر حر والمضيق حر، والبحر مشاع لجميع الشعوب والمضيق مشاع لجميع الشعوب) اصبحت مبدأ من مبادىء القانون الدولي الحديث . ولكن يجب أن تتقيد بحق الدولة الساحلية في ان تتهيأ لدفاعها الخاص وامن اقليمها ، مع احترام حرية المضيق .

ويرى فيور Fiore ان المضايق « مخصصة بطبيعتها لتلبية حاجات كل الشعوب وبالتالي يمكن ان تستخدم من قبل كل الشعوب كطريق لتجارتها وملاحتها مع قيد واحد هو ان الدولة الساحلية بحكم ما تمارسه من امتياز على المضيق تستطيع ان تمنع السفن الحربية من دخول الجزء المتكون من المياه الاقليمية ، وبمعنى آخر تستطيع اتخاذ الاجراءات الضرورية لحماية امنها ». وذهب الى هذا الرأي كل من ويتون Wheaton وبوانسارد Poinsard وريفييه Rivier وكالفو Calvo وكودي Godey وديسبانييه Despagnet(٣٨) .

ويذهب عدد آخر من الفقهاء الى ان الملاحة في المضايق التي تربط بحرين حرين يجب أن تكون حرةً ايضاً وان كانت تمر في المياه الاقليمية للدولة الساحلية . ويشمل ذلك السفن التجارية والسفن العسكرية في وقت السلم والحرب باستثناء سفن الاعداء . ومن انصار هذا الرأي كل من هولاند Holland وكاريز Garies ووست ليك Westlake وولتر شيشنغ Schuching ولورنس Lawrence وانترنوسيا Internoscia وبيسوا Pessoa ولوتر Louter وكلين Klean وبونفيس Bonfils ونيس Nys ومارسيل موي Marcel Moye وبت كوبيت Pitt Cobbett وريد Read وروترسكيولد Reuterskiold وفوانييه Foignet وهيغ رب - بوي Hagerup- Boye ومولر Moller كافاكليري Gavaglieri وبوستامنت Bustamente وكاستبرغ وشارل دوفيشير Ch.de Visscher ورودلف لون Rodolf Laun(٣٩) .

ويحاول الفقيه الفرنسي فوشي Fauchille ان يسلك طريقاً يؤمّن حرية الملاحة في

(٣٧) المصدر نفسه ، ص ٥٥ - ٥٦ .
(٣٨) المصدر نفسه ، ص ٥٧ - ٥٩ و ٦٦ .
(٣٩) المصدر نفسه ، ص ٦٠ - ٦٨ ، ١٢٣ - ١٢٤ و ١٢٦ - ١٣٩ .

المضايق ويوفر للدولة الساحلية ضمانات كافية لامنهـا . . وينطلق من اعتبـار المحيط وحدة متكـاملة، والنظر الى المضـايق والمياه الاقليميـة على هذا الاسـاس ، فيقول : « ان المضيق على جـانبيه او في وسـطه ما هـو الا البحـر نفسـه . . . وينتـج عن ذلك انـه لا يـوجـد في الـواقـع مضـايق اقليمية . . . تكون تحت السيادة المانعةللدولالساحلية » وان مدى البحر الاقليمي يتحدد استنـاداً الى حق الـدولة في المحـافظة droit de conservation . واستنـاداً الى فكـرتـه الاولى يكـون المرور في المضايق حراً بصورة كاملة كما في البحـر العالي فكـل السفن مهما كـان نوعهـا حربية ام تجارية ولاي دولـة انتمت ، تستطيـع الملاحة في المضايق . ولا يـوجد اي سبب للتمييـز بين المضايق التي تؤدي الى بحـار مفتوحـة او الى بحار مغلقـة ، واسعة او ضيقـة محاطة بدولة واحدة او بعدة دول . . لان المضيق لا يمكن ان يكون الا البحر « كما لا يوجـد اي سبب للتمييز بين المرور البريء وغير البريء لان المرور حق ، وحق المرور هو حق كامل » .

الا ان فوشي لا يتجاهل مصالح الدولة او الدول المطلة على المضيق . ففي نظره ان تلك الدول تمتلك بعض الحقوق على المياه المجاورة لسواحلها لحماية نفسها ، ولا تملك الدولة هذه الحقوق استناداً الى السيادة ، وانما لان امنها ودفاعها يستلزمانها . فحقوق الدولة الساحلية على المضيق تقتصر على حق المحافظة فقط ، ويجب الا تتعدى ذلك . ومن هذه الحقوق حق تنظيم الملاحة ومعارضة مرور السفن الحربية باعداد كبيرة بحيث تضايق الملاحة او تعد للعمليات الحربية بشكل يمكن أن يعتبر خطراً على الدولة الساحلية وحق الولاية الجمركية وحق حفظ الصيد لرعاياها وكل ما تتضمنه المحافظة على مصالحها. وبذلك يكون فوشي قد حاول التوفيق بين حرية الملاحة وحاجة المجتمع الدولي الى ذلك وبين مصالح الدولة الساحلية ورقابتها على المضايق . وهكذا يكون قد توصل الى نظام قريب من النظام الذي اخذ يتبلور في المؤتمر الثالث لقانون البحار كما سنرى فيما بعد .

وقد بحث معهد القـانون الـدولي موضـوع المضايق في دورة بـاريس عام ١٨٩٤ معتمـداً على التقريـر والمشـروع اللذين اعدهمـا باركلي Barcley .. وتقـرر بعد المنـاقشـة ان المضـايق التي تستخـدم كممر بين بحرين حرين لا يمكن ان تغلق اطلاقاً[٤٠] .

اما جمعية القانون الدولي فقد قررت في المادة العاشرة من المشروع الذي اقـرته في دورة بروكسل عـام ١٨٩٥ انه لا يجـوز اعاقـة الملاحة في المضايق التي تتكـون من بحار اقليمية اذا كانت واقعـة ضمن دولة واحـدة او اكثر ، كمـا لا يجوز اطـلاقاً اغـلاق المضايق التي تستخـدم كممر بين بحـرين حرين . وفي المـادة التاسعـة من المشروع الـذي ناقشتـه الجمعية في اجتماع بوينس آيرس عام ١٩٢٢ ورد ان المضايق التي تستخدم كممر بين بحر حر وآخر لا يمكن أن تغلق اطلاقاً[٤١] .

---

(٤٠) المصدر نفسه ، ص ٧٠ - ٧٨ .

(٤١) المصدر نفسه ، ص ٧٩ .

وفي التقرير والمشروع اللذين اعدهما كارسيا P. Garcia للجنة المضايق والقنوات في الاتحاد البرلماني في اجتماع باريس عام ١٩١٣ وضع القواعد التالية :

ـ حرية المرور في كل المضايق التي تربط بحرين تكون مضمونة في وقت السلم والحرب لسفن كل الامم .

ـ يجب الاّ تمارس حقوق الدول الساحلية في المياه الاقليمية في جانبي المضيق بشكل يضر بهذا الحق في المرور الحر .

ـ يمنع منعاً قاطعاً حصار هذه المضايق .

وكانت نتيجة المناقشة اقرار المبدأين التاليين :

ـ الاعتراف الصريح بحق المرور الحر للسفن التجارية دون تمييز بسبب العلم في وقت السلم والحرب في كل المضايق التي تربط بحرين غير داخليين وفي القنوات الواقعة بين المحيطات .

ـ منع الحصار منعاً باتاً في هذه المضايق والقنوات .

وقد قدمت اللجنة تقريرها والخلاصة التي توصلت اليها الى المؤتمر البرلماني الثامن عشر الذي عقد في لاهاي عام ١٩١٣ ، وبينت ان حرية الملاحة للسفن التجارية لكل الامم في هذه المضايق والقنوات « قد دخلت القانون الدولي المعاصر بشكل لا يقبل النزاع » . وبالنسبة للسفن الحربية بينت اللجنة انه لا يوجد الا استثناء واحد وارد في الاتفاقية الخاصة بالمضايق التركية . وبعد المناقشة اوصى مؤتمر الاتحاد اللجنة باعداد مشروع اتفاقية لهذا الغرض . واعد المقرر كارسيا هذا المشروع الذي جاء مبدأ حرية المرور عبر المضايق التي تربط بحرين حرين في طليعته ومثل روحه(٤٢) .

وقد بحث مؤتمر لاهاي الثاني عام ١٩٠٧ موضوع المركز القانوني للمضايق في اثناء مناقشة الاتفاقية الثامنة ، وجزئياً في اثناء مناقشة الاتفاقية الثالثة عشرة . وتبين من المناقشات حول الاتفاقية الثامنة انه لا يوجد خلاف حول عدم جواز منع المرور في المضايق التي تربط بحرين حرين . وهو الاتجاه العام الذي برز في اثناء مناقشة الاتفاقية الثالثة عشرة(٤٣) .

ويرى برول ان قاعدة حرية مرور السفن التجارية قد استقرت استقراراً ثابتاً في القانون الدولي ، على ان لا يتعدى محتوى تلك الحرية ما تتضمنه الوظيفة الجغرافية

---

(٤٢) المصدر نفسه ، ص ٨١ ـ ٨٨ .

(٤٣) المصدر نفسه ، ص ٨٩ ـ ٩١ .

للمضيق وهي انه يربط بحرين ويجب ان يتحدد المرور فيه بحدود هذه الوظيفة ولا يتعدى ذلك الى نشاطات اخرى(٤٤) .

وهكذا نجد ان الفقه الدولي حتى الحرب العالمية الثانية استقر على تأييد المرور الحر عبر المضايق التي تربط بحرين حرين رغم تحدث البعض منهم عن صفة « البراءة » في المرور ، وعن حق الدولة الساحلية في المراقبة ومنع المرور العسكري . وقد يكون من الاسباب التي دعت هؤلاء الفقهاء الى اتخاذ هذا الموقف :

- الصراع بين الاتجاه نحو الانفتاح والتوسع بسبب التطور الصناعي والحاجة الى المزيد من الاسواق والمواد الاولية وبين الرغبة في الحفاظ على حقوق السيادة الاقليمية للدول على اوسع قدر ممكن .

- ان عرض البحر الاقليمي لا يتجاوز في التعامل - كما يرى اغلب الفقهاء - الثلاثة الاميال البحرية . وهذا يعني وجود منطقة من البحر العالي وسط اغلب المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ، اي تمنع الملاحة بحق المرور الحر وفقاً لنظام البحر العالي .

وقد تعزز الرأي المؤيد لحرية الملاحة في المضايق الدولية بعد الحرب العالمية الثانية بعدما مدت دول كثيرة بحارها الاقليمية الى اكثر من ثلاثة اميال بحرية (وصل لدى البعض منها الى ٢٠٠ ميل بحري) الامر الذي جعل اغلب المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية مغطاة بالبحار الاقليمية للدول الساحلية .

ويقول باكستر ان حق المرور الحر عبر المضايق هو نتاج ممارسة الدول وانه دخل القانون الدولي العرفي ثم الاتفاقي ، وان هذه الحرية توسعت تدريجاً حتى شملت السفن الحربية(٤٥). ويرى سيبير انه من غير المعقول ان تغلب ارادة دولة او دولتين ساحليتين ارادة مجموع الدول في تقييد الملاحة في مضيق يربط بحرين حرين . الا انه يرى أن من الواجب مراعاة الضرورات الامنية للدول الساحلية(٤٦) . ويقول ردسلوب ان حرية المحيطات هي التي يجب ان تسود الملاحة عبر المضايق وان القيود التي تفرض على « البحر الساحلي » يجب ان تمتد الى المضيق . كما ان هذه الحرية لا تقتصر على السفن التجارية بل تمتد الى السفن الحربية في وقت السلم والى السفن الحربية للمحايدين في وقت الحرب(٤٧) . ويقول اوبنهايم، القاعدة انه لا يجوز منع السفن التجارية من المرور في

---

(٤٤) المصدر نفسه ، ص ٢١٦ .

(٤٥) Baxter, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, pp. 163-168.

(٤٦) Marcel Sibert, *Traité de droit international public, le droit de la paix* (Paris: Dalloz, 1951), vol. 1, p. 746.

(٤٧) R. Redslob, *Traité de droit de gens, l'évolution historique, les institutions positives, les idées des justice, le droit nouveau* (Paris: Recueil Sirey, 1950), p. 161.

المضيق الذي يربط بحرين حرين[٤٨]. والى هذا الرأي ذهب الدكتور علي صادق ابو هيف[٤٩] .

ويقول الاستاذ شارل روسو انه فيما يتعلق بالمضايق المغطاة بكاملها بالمياه الاقليمية التي تصل بين بحرين حرين يطبق عليها المبدأ الاساسي في قانون الشعوب ، اي حرية المرور[٥٠] . ويضع الاستاذ دلبز شروطاً دقيقة لاعتبار المضايق جزءاً من اقليم الدولة كأن لا يزيد عرضها عن ضعف عرض البحر الاقليمي ، وان تعود ضفتاها الى الدولة نفسها ، وان تؤدي الى بحر مغلق . وفي حال عدم توافر اي شرط من هذه الشروط فإنها تخضع لنظام حرية المرور[٥١] . وهذا يعني من حيث الواقع خضوع اغلبية المضايق لنظام الحرية . ويرى الاستاذ كافاريه ان قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لعام ١٩٤٩ حدد العناصر الاساسية للقواعد العامة لنظام الملاحة في المضايق القائم على حرية الملاحة لجميع السفن التجارية والحربية في وقت السلم . ورغم ان الاستاذ كافاريه يشير في الفقرة الثالثة الى عبارة (المرور البريء) الواردة في قرار المحكمة ، الا انه يفسر هذا المرور البريء بحرية المرور الذي لا يستوجب الاذن المسبق ولا يقبل التوقف اطلاقاً[٥٢] . وبالطريقة نفسها عالج كولومبس هذا الموضوع[٥٣] .

وهكذا نجد ان الفقه الدولي ، القديم والحديث ، استقر على اعتماد حرية المرور في المضايق التي تصل بين جزئين من البحار العالية رغم وجود تيار فقهي يؤيد المرور البريء في هذه المضايق ، الا ان هذا التيار يمثل الاقلية فقط ، وقد تأثر بشكل مباشر بالتوسع في مد البحر الاقليمي وفي حرص الدول المطلة على المضايق على فرض سيادتها على مياه المضيق على اوسع صورة ممكنة ، مفضلين بذلك مصلحة دول محدودة العدد على مصلحة الملاحة الدولية وحاجة المجتمع الدولي الى الاتصال السريع .

٢ ـ القضاء الدولي

لم يتعرض القضاء الدولي بصورة مباشرة الى موضوع الملاحة في المضايق الدولية الا في قضية مضيق كورفو التي نشبت بين البانيا والمملكة المتحدة عام ١٩٤٦ واصدرت فيها محكمة العدل الدولية (لاهاي) قرارها في التاسع من نيسان / ابريل ١٩٤٩ .

---

(٤٨) Oppenheim, *Internaional Law, a Treatise*, p. 512.

(٤٩) علي صادق ابو هيف ، القانون الدولي العام، ط٩ (الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٧١) ، ص ٤٤٩ .

(٥٠) Rousseau, *Droit international public*, p. 446.

(٥١) Louis Delbez, *Les Principes généraux du droit international Public: Droit de la Paix, droit préventif de la guerre, droit de la guerre*, 3rd ed. (Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1964), p. 234.

(٥٢) Cavare, *Le Droit international public positif*, pp. 831 - 832.

(٥٣) Colombos, *International Law of the Sea*, pp. 197-198.

وتتلخص القضية في ان السفن الحربية البريطانية تعرضت لقصف من قوات السواحل الالبانية لدى محاولتها المرور عبر القناة الشمالية لمضيق كورفو . وبعد فترة ، وفي محاولة ثانية للمرور عبر ذلك الممر ، ارتطم بعض السفن الحربية البريطانية بالغام بحرية مزروعة في مياه الممر اصابتها باضرار مادية وبشرية . وقد ادت هذه الحوادث الى توتر العلاقات بين الدولتين والى تبادل المذكرات بينهما . ويتلخص الموقف الالباني في ان هذا الممر المائي يتكون من البحر الاقليمي الالباني الذي لا يجوز للسفن الحربية الاجنبية دخوله دون اذن مسبق منها . لذ فهي غير مسؤولة عن الاضرار التي اصابت السفن البريطانية(٥٤) .

اما الادعاءات البريطانية فتتلخص في ان قناة كورفو الشمالية مضيق دولي لا يجوز للدولة الساحلية ان توقف او تعرقل الملاحة فيه ، وانه كان على الحكومة الالبانية ان تعلن عن الاخطار التي تواجه الملاحة فيه . لذا فإن الحكومة الالبانية مسؤولة عن كافة الاضرار المادية والمعنوية التي اصابت السفن البريطانية(٥٥) .

وقد احيلت القضية الى محكمة العدل الدولية باتفاق الطرفين في ٢٢ ايار / مايو ١٩٤٧ وطلب الطرفان من المحكمة الاجابة على السؤالين التاليين :

ـ هل تعتبر البانيا مسؤولة وفق القانون الدولي عن الانفجارات التي حصلت يوم ٢٢ تشرين الاول / اكتوبر ١٩٤٦ في المياه الالبانية ، وعن الضرر والخسارة في الحياة البشرية التي نجمت عنها ؟

ـ هل خرقت المملكة المتحدة وفق القانون الدولي سيادة جمهورية البانيا الشعبية بسبب اعمال البحرية الملكية في المياه الالبانية . . ؟

وقد اصدرت المحكمة قراراً مهماً للاجابة على هذين السؤالين يتعلق بنواح عدة من القانون الدولي . وقد سبق ان تطرقنا الى الجانب المتعلق بتعريف المضيق من القرار لدى بحثنا تعريف المضيق الدولي ، ولذا نكتفي هنا بالاشارة الى الجانب المتعلق بالملاحة فقط ، وهو ان المحكمة قررت ان مضيق كورفو مضيق دولي ، ورفضت ادعاء البانيا بخرق بريطانيا سيادتها بامرارها سفنها الحربية عبر المضيق دون اخذ موافقتها . وقررت « انه من رأي المحكمة ، ان من المعترف به عموماً ووفقاً للقانون الدولي العرفي ان للدول في وقت السلم الحق بارسال سفنها الحربية عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزئين من البحار العالية دون اجازة مسبقة من الدولة الساحلية على ان يكون المرور بريئاً . . وما لم يكن هناك حكم آخر في اتفاق دولي فإنه لا يحق للدولة الساحلية ان تمنع مثل هذا المرور عبر المضايق وقت السلم »(٥٦) .

---

(٥٤) مجموعة قرارات محكمة العدل الدولية ، ١٩٤٩ ، ص ١٢ .

(٥٥) المصدر نفسه ، ص ١١ ـ ١٢ .

(٥٦) المصدر نفسه ، ص ٢٨ .

ويلاحظ في هذه الفقرة من قرار المحكمة انها تحدثت عن مرور السفن الحربية فقط ولم تتطرق الى مرور السفن التجارية . الا ان ذلك لا يعني اطلاقاً حصر المرور بالسفن الحربية وحدها . . فالخطر الذي يهدد امن الدولة الساحلية يأتي عادة من السفن الحربية ، فإن اجاز القرار لهذه السفن المرور عبر المضايق يكون من المنطق ان يجيز للسفن التجارية ممارسة الحق نفسه . ولذا يكون القرار شاملاً ضمناً مرور جميع السفن وقت السلم .

ويلاحظ على القرار ايضاً انه يقرر المرور البريء الذي لا يحق للدولة الساحلية وقفه لاي سبب من الاسباب . اي بعبارة اخرى ان المحكمة قررت نظاماً للمرور عبر المضايق الدولية يختلف عن نظام المرور عبر البحر الاقليمي . فالمرور في البحر الاقليمي مرور بريء يوجب على السفن ان تمر مروراً سريعاً متواصلاً والاّ تقوم بأي عمل من شأنه أن يضر بأمن وسلامة الدولة الساحلية . ويحق للدولة الساحلية في حالات معينة ان توقف هذا المرور البريء ، في حين ان النظام الذي ورد في قرار المحكمة لا يجيز للدولة الساحلية وقف المرور في المضايق لاي سبب كان شريطة ان يكون ذلك المرور بريئاً . ولهذا السبب لم تأخذ المحكمة بوجهة النظر الالبانية باشتراط الاذن المسبق لمرور السفن الحربية البريطانية . كما اعتبرت قيام السفن البريطانية بكسح الالغام في المضيق دون اذن من الحكومة الالبانية عملاً يتنافى وصفة البراءة في المرور . ولذا قررت مسؤولية المملكة المتحدة عن ذلك العمل .

ويلاحظ اخيراً على قرار المحكمة ان نظام المرور الذي ورد فيه يجيز للدولة الساحلية وقف مرور السفن اذا كان ذلك المرور غير بريء . فالقرار صريح باشتراط صفة البراءة في المرور ، وهذا يعني ان اي مرور لا يتصف بالبراءة غير جائز ، وبالتالي يحق للدولة الساحلية منعه . ومن هذه الناحية يختلف هذا النظام عن نظام المرور الحر السائد في البحر العالي الذي لا يحق لاي دولة منعه الا في حالات محدودة جداً اقتضتها ضرورات توفير الامن والسلامة في اعالي البحار كالقرصنة والمطاردة المستمرة ومحاربة تجارة الرقيق والمخدرات ؛ ولا يجوز التوسع بتاتاً في تطبيق او تفسير هذه الاستثناءات ، وهي تقتصر على السفن الخاصة ولا تطبق على السفن العامة ، وبخاصة الحربية .

وقد سبق لمحكمة العدل الدولية الدائمة ان اقرت حرية مرور السفن الحربية في قناة كييل التي تصل بين بحرين حرين . وعلى الرغم من ان قناة كييل لا تعتبر مضيقاً دولياً من الناحية القانونية الا انها تشبّه بالمضائق الطبيعية ، وبالتالي يمكن اعتبار قرار المحكمة في قضية السفينة ومبلدون Wimbledon تأكيداً لحرية الملاحة في المضايق(٥٧) .

٣ ـ الاتفاقيات الدولية

الى جانب الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة في مضايق دولية معينة هناك عدة

---

(٥٧) Hambro, *The Case Law of the International Court*, vol. 1, pp. 120-121.

اتفاقيات اخرى عامة تطرقت الى هذا الموضوع بصورة مباشرة او غير مباشرة ولكن دون ان تكرس لبحثه . وتعتبر القواعد الواردة في هذين النوعين من الاتفاقيات تعبيراً عما استقر عليه تعامل الدول في هذا الخصوص ولذا سنعرض تلك القواعد بشيء من الايجاز .

أ ـ الاتفاقيات الدولية الخاصة بمضايق معينة

يخضع بعض المضايق الدولية لاتفاقيات خاصة عقدت تحت ظروف تاريخية وسياسية معينة خصتها باحكام تتوافق مع تلك الظروف . وبحكم وجود هذه الاتفاقيات لا تخضع تلك المضايق للقواعد العامة . واهم هذه المضايق ، المضايق التركية والمضايق الدانماركية ومضيق ماجلان ومضيق جبل طارق .

(١) المضايق التركية ، وتتكون من مضيق البوسفور الذي يربط البحر الاسود ببحر مرمرة ، ومضيق الدردنيل الذي يربط بحر مرمرة بالبحر الابيض المتوسط . ويشكل هذان المضيقان مع بحر مرمرة ممراً مائياً دولياً مهماً يبلغ طوله (١٦٠) ميلاً[٥٨] . ويعتبر المنفذ الوحيد للبحر الاسود على البحار الاخرى . ونظراً لاهمية الموقع الجغرافي والاستراتيجي لهذه المضايق ، ولاهمية الدول والمصالح المرتبطة بها، مر نظامها القانوني بكثير من الصعوبات والتطورات قبل ان يصل الى وضعه الحالي .

فلقد كانت الدولة العثمانية تسيطر على البحر الاسود وتحتكر الملاحة في هذه المضايق . واستمر هذا الوضع حتى ابرام معاهدة كوتشوك كاينارجي عام ١٧٧٤ ، فسمح للسفن التجارية الروسية بالمرور في المضايق[٥٩] لاول مرة ، بعدما اصبحت تلك الدولة تطل على البحر الاسود[٦٠] . وقد منعت السفن الحربية منعاً باتاً من استعمال المضايق . وتأكد هذا المنع فيما بعد في اتفاقية لندن التي عقدت في ٢١ تموز / يوليو ١٨٤١ بين كل من الدولة العثمانية وبريطانيا والنمسا وفرنسا وبروسيا وروسيا ، كما تأكد في معاهدة باريس عام ١٨٥٦ وفي معاهدة لندن عام ١٨٧١ . الا انه سمح للدولة العثمانية بموجب المعاهدة الاخيرة انتجيز مرور السفن الحربية للدول الصديقة والحليفة بغرض ضمان تطبيق اتفاقية باريس عام ١٨٥٦[٦١] . وقد استمر العمل بهذا النظام حتى اندلاع الحرب العالمية الاولى .

وعقب تلك الحرب عقدت اتفاقية الصلح بين تركيا في لوزان عام ١٩٢٣ وتضمنت

---

(٥٨) انظر تفاصيل الوصف الجغرافي لهذه المضايق في :
Kenedy, «Brève étude geographique et hydrographique des détroits qui constituent de voies de passage internationales,» p. 138 +

(٥٩) ابو هيف، القانون الدولي العام ، ص ٤٥١ .

(٦٠) Oppenheim, *International Law, a Treatise,* p. 513.

(٦١) المصدر نفسه ، ص ٥١٤ وللمزيد من التفاصيل عن هذه الفترة انظر :
Charles E. Hill, *Le Régime international des détroits maritime* (la Haye: Academy of International Law; Recueil des Cours, 1933), vol. 3, pp. 501 and S.

هذه الاتفاقية مجموعة من الاحكام لتنظيم الملاحة في المضايق التركية فميزت تلك الاحكام بين السفن التجارية والسفن الحربية، وضمنت حرية الملاحة للسفن التجارية لجميع الدول في وقت السلم . الا انها اعطت الحق لتركيا في وقت الحرب ان تطبق قواعد الحرب على السفن التجارية للدول المتحاربة الاخرى . وقد سمح للسفن الحربية لاول مرة بالمرور بحرية في وقت السلم مع بعض القيود التي كان اهمها الاّ يتجاوز عدد القوة الحربية لأي دولة الاسطول الحربي للدول الواقعة على البحر الاسود . وتستطيع تركيا ان تطبق قواعد الحرب على السفن الحربية للدول المتحاربة ان كانت هي طرفاً في تلك الحرب . كما تضمنت الاتفاقية شرطاً يمنع تركيا من تسليح المضايق ويقضي بتشكيل لجنة دولية لمراقبة تنفيذ الاتفاقية وتقديم تقارير بذلك الى مجلس عصبة الامم .

وتجاه هذه القيود شعرت تركيا بانتقاص من سيادتها واخذت تطالب بتعديل الاتفاقية . وقد ساعدتها الظروف الدولية المؤاتية آنذاك فاستبدلت تلك الاتفاقية باخرى جديدة هي اتفاقية مونترو التي ابرمت في ٢٠ تموز / يوليو ١٩٣٦ .

لقد الغت الاتفاقية الجديدة اهم قيدين على سيادة تركيا وهما قيد التسليح وقيد اللجنة الدولية للاشراف ، واصبح لتركيا الحق في ادارة الملاحة في المضايق تحت مراقبة الدول الاطراف في الاتفاقية والحق في تسليحها . وقد اعادت الاتفاقية تنظيم الملاحة على اسس جديدة ، فضمنت حرية الملاحة التجارية بالشروط السابقة نفسها ، كما ضمنت حرية الملاحة الحربية للدول الواقعة على البحر الاسود دون اي قيد ، وقصرت هذه الملاحة لغيرها من الدول على السفن الحربية الخفيفة ، دون الغواصات ، بشرط الاخطار السابق والمرور خلال النهار فقط . اما في وقت الحرب فتطبق الاحكام السابقة بشرط ان تكون تركيا في حال حياد . اما اذا كانت طرفا في الحرب فيكون مرور السفن الحربية خاضعاً لموافقتها المسبقة(٦٢) . ولا يزال نظام اتفاقية مونترو نافذ المفعول حتى الوقت الحاضر .

(٢) المضايق الدانماركية، وتتكون من ثلاثة مضايق هي البلت الصغير Le Petit Belt والبلت الكبير Le Grand Belt والسوند Le Sund . وهي عبارة عن ممرات مائية بحرية تخترق الاقليم الدانماركي وتربط بحر البلطيق ببحر الشمال، وكانت لا تزال تعتبر جزءاً مكملاً لاقليم الدانمارك(٦٣) ، وذات اهمية بالغة لملاحة الدول الواقعة على بحر البلطيق .

كانت هذه المضايق محاطة باقليم المملكة الدانماركية من الجانبين حتى عام ١٦٥٨ عندما تنازلت الدانمارك للسويد عن اقليم سكاني الذي يمثل الجانب الشرقي لمضيق السوند بموجب

---

(٦٢) Oppenheim, *International Law, a Treatise,* pp. 515-516; Cavare, *Le Droit international public positif,* p. 837 + , and

ابو هيف ، القانون الدولي العام ، ص ٤٥٢ ـ ٤٥٣ .

(٦٣) Eric Bruel, *Les Détroits danois au point de vue du droit international* (Paris: Recueil des Cours, 1936), vol. 1, p. 602.

معاهدة روسكيلد Roskilde التي عقدت ذلك العام . الا أن سيطرة الـدانمارك عـلى المضايق استمرت رغم الصراعات المسلحة العديدة مع الدول المجاورة . وكنتيجة لهذه السيطرة سادت قاعدة مفادها ان الملاحة الاجنبية داخل هذه الممرات تحتاج الى موافقـة الدانمـارك المسبقة مـع دفع رسم مرور معين على السفن التجارية . وقد استقر هذا الحق بصورة تدريجية واعترفت به الدول الاخرى(٦٤) . واستمر خضوع الملاحة لهذه الشروط حتى اوائل القرن التـاسع عشـر ، عندما برزت الولايـات المتحدة الامـريكية كقـوة جديـدة في مجال التجـارة والملاحـة الدوليـين فاحتجت على دفع هذه الـرسوم . وبعـد صراع استمـر حتى عام ١٨٥٧ الغيت تلك الـرسوم بموجب اتفاقية كوبنهاكن التي عقدت في ذلك العام وضمنت حرية الملاحة التجارية(٦٥) . امـا الملاحة العسكرية فلم تشملها احكام الاتفاقية وانمـا بقيت خاضعـة للقواعـد العامـة للقانـون الدولي التي تقضي بحق السفن الحربية باستعمال الممرات في حـال حياد الـدانمارك ، وامـا في حال دخول الدانمارك الحرب فلا يجوز للسفن الحربية المرور الا بموافقتها(٦٦) .

(٣) مضيق ماجلان ، ويربط المحيط الاطلسي بالمحيط الهادي ويقع في الـطرف الجنوبي للقارة الامريكية الجنوبية ويمر في الاراضي التشيليـة . لقد تقـرر حياد المضيق وضمنت حـرية الملاحة فيه بموجب الاتفاقية المعقودة بين الارجنتـين وتشيلي في ٢٣ تمـوز / يوليـو ١٨٨١ ، ولا تزال هذه الاتفاقية نافذة المفعـول حتى الآن رغم ظروف الحـربين العـالميتين اللتـين اثرتـا على الملاحة في المضيق في بعض الاوقات ، الامر الذي دفع الارجنتين وتشيلي وبارغواي وبيـرو الى عقد اتفاقية بينها في ١٣ كانون الاول / ديسمبر١٩٤١ لتسليح هذا الممر المائي(٦٧) . وباستثناء تلك الفترة استمر احترام حرية الملاحة حتى وقتنا الحاضر .

(٤) مضيق جبـل طارق ، ويصـل بين البحـر المتوسط والمحيط الاطلسي . وكـان منـذ عدة قرون حراً للملاحة الدولية الحربية والتجارية . وقد تأثر هذا الوضع في المادة السابعة من التصـريح البـريطاني الفـرنسي المشترك الصـادر في ٨ نيسان / ابـريل ١٩٠٤ التي نصت عـلى ضمان حرية الملاحة لجميع السفن ومنـع تسليح المضيق . . وقد اكـدت الاتفاقيـة المعقودة في ٢٧ تشرين الثاني / نوفمبر عام ١٩١٢ بين فرنسا واسبانيا الاحكـام السابقـة(٦٨) التي لا تزال مطبقة حتى اليوم .

ونخلص مما سبق الى ان الملاحة التجاريـة حرة لجميـع الدول في وقت السلم وفي جميـع تلك المضـايق . اما المـلاحة العسكـرية ، فـالقاعـدة انها حـرة لجميـع الـدول في وقت السلم بـاستثناء بعض القيـود التي فرضتهـا ظروف هـذا المضيق او ذاك . واما في وقت الحـرب فإنها

---

(٦٤) المصدر نفسه ، ص ٦١٤ وما بعدها .

(٦٥) المصدر نفسه ، ص ٦١٨ - ٦٢١ .

(٦٦) المصدر نفسه ، ص ٦٢٨ .

(٦٧) Rousseau, *Droit international public*, pp. 446 –447.

(٦٨) Carave, *Le Droit international public positif*, p. 835, and Rousseau, Ibid., p. 446.

تكون حرة اذا كانت الدولة المطلة على المضيق في وضع حياد بشرط الاّ يخل المرور بحيادها ، وغير جائزة لسفن الدول المتحاربة ان كانت الدولة الساحلية في حال حرب . وهكذا يمكن القول إن الملاحة حرة بصورة عامة وفق تلك الاتفاقيات .

ب ـ الاتفاقيات الدولية العامة

تطرقت عدة اتفاقيات دولية عامة لموضوع الملاحة في المضايق بصورة غير مباشرة ضمن الحديث عن المواصلات الدولية عموماً او ضمن المواصلات البحرية . ولم يبحث هذا الموضوع بشكل صريح الا في اتفاقيات جنيف للبحار عام ١٩٥٨ . وقد بحث بصورة غير مباشرة في عدد من الاتفاقيات الدولية التي سبقت قيام عصبة الامم . ففي تصريح باريس الذي صدر عام ١٨٥٦ عقب انتهاء حرب القرم وردت مجموعة من القواعد التي تخص الحرب البحرية وكيفية معاملة السفن المحايدة وسفن الاعداء . وكذلك الحال بالنسبة لاتفاقية جنيف عام ١٨٦٤ ، وتصريح بطرسبرغ عام ١٨٦٨ ، واتفاقيات لاهاي عامي ١٨٩٩ و١٩٠٧، وتصريح لندن عام ١٩٠٩(٦٩) . وقد جاء عهد عصبة الامم ليبحث هذا الموضوع لاول مرة بشكل اوضح . فقد ورد في المادة ٢٣ من العهد ان الدول الاعضاء تلتزم بوضع الاحكام الضرورية لضمان وحماية حرية المواصلات والمرور والمعاملة العادلة في مجال التجارة لجميع الدول الاعضاء في العصبة . ويعتبر مبدأ حرية الممرات الدولية من المبادىء العامة للقانون الدولي التي اشارت اليها الفقرة الثالثة من المادة ٣٨ من النظام الاساسي لمحكمة العدل الدولية الدائمة(٧٠) ومحكمة العدل الدولية الحالية . وقد دخل هذا المبدأ في عدد من الاتفاقيات الدولية التي عقدت بعد الحرب العالمية الاولى بشأن الممرات البحرية .

فقد ورد في ديباجة اتفاقية برشلونة عام ١٩٢١ بشأن حرية المرور ان الدول المتعاقدة « ترغب في ضمان وحفظ حرية المواصلات والمرور » . كما اعترفت بالمبدأ نفسه اتفاقية برشلونة عام ١٩٢١ حول نظام الممرات الملاحية ذات الاهمية الدولية(٧١) .

وقد اهتمت منظمة الامم المتحدة بموضوع البحار عن طريق لجنة القانون الدولي التي انشأتها عام ١٩٤٧ تطبيقاً لحكم المادة ١٣ من الميثاق . وانتهت تلك اللجنة عام ١٩٥٦ من وضع مشروع اتفاقية عامة لقانون البحار عرضت على المؤتمر الاول الذي عقد لهذا الغرض عام ١٩٥٨ في جنيف والذي تمخض عن اربع اتفاقيات . ويهمنا في هذا المجال دراسة الحكم الخاص بالمضايق الوارد في اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة . فقد عالجت هذه الاتفاقية المعقودة في ٢٩ نيسان / ابريل ١٩٥٨ موضوع الملاحة في المضايق الدولية في الفقرة الرابعة من مادتها السادسة عشرة التي نصت على انه « لا يجوز وقف المرور البريء للسفن الاجنبية في

---

(٦٩) Colombos, *International Law of the Sea*, pp. 20-21.

(٧٠) Bruel, *International Straits*, p. 165.

(٧١) المصدر نفسه ، ص ١٦٦ .

الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي او البحر الاقليمي لدولة اجنبية » .

فاتفاقية جنيف هذه تلزم الدولة الساحلية بضمان المرور البريء للسفن الاجنبية مقابل شروط فرضتها على السفن في المادة (١٤) تعطي تلك الدولة سلطات واسعة في تقدير الطبيعة البريئة للمرور . فالنص يقضي بعدم جواز وقف المرور البريء ، والمفهوم المخالف ان الدولة الساحلية تستطيع وقف المرور غير البريء . وبما انها صاحبة السلطة في تقدير براءة المرور ، فإنها تستطيع ان تلعب دوراً مهماً في منع او عرقلة الملاحة في المضايق بحجة عدم براءة ذلك المرور .

هذه الحال ليست افتراضية وانما يمكن أن تحدث في الواقع . ويمكن أن نورد مثلاً عنها في تصريح وزير الخارجية الكندي عندما قال : « من المؤكد ان كندا لا يمكن أن تقبل اي حق بالمرور البريء اذا قيد حق الدولة الساحلية في مراقبة التلوث . . .»[٧٢] وهذا يعني ان الدولة تستطيع منع المرور البريء بحجة مراقبة او مكافحة التلوث مثلاً .

إن النظام الوارد في الفقرة الرابعة من المادة ١٦ يشمل جميع السفن بما فيها السفن الحربية دون تمييز[٧٣] . فالنص اشار الى السفن بصورة مطلقة . ومعلوم ان المطلق يفسر على اطلاقه . الا ان الامر يثير بعض الصعوبة عند مخالفة السفن نظام البحر الاقليمي لدى وجودها في المضيق . وبالنسبة للسفن الخاصة يمكن تطبيق الاحكام الواردة في المادتين ١٩ و٢٠دون صعوبة ، الا ان الصعوبة تبرز بالنسبة للسفن الحربية . فالمادة ٢٣ تجيز للدولة الساحلية طرد السفن الحربية من بحرها الاقليمي اذا اخلت بنظامه . فهل يمكن تطبيق حكم هذه المادة على السفن الحربية المخالفة لنظام البحر الاقليمي في المضيق ، وبالتالي طردها منه ومنعها من المرور عبر ذلك المضيق ؟ التفسير الحرفي لنصوص اتفاقية ١٩٥٨ يشير الى حق الدولة الساحلية في طرد السفن الحربية التي تخالف شروط المرور البريء ، لأن النص اشترط لعدم جواز وقف المرور ان يكون ذلك المرور بريئاً . فإن ارتكبت السفينة الحربية مخالفة لصفة البراءة في المرور عندها كان للدولة الساحلية الحق في التصرف . ولكن لو فسرنا النص بالاستناد الى قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لتوصلنا الى نتيجة معاكسة . فالقرار يقول « . . إنه من المعترف به عموماً ووفقاً للقانون الدولي العرفي ان للدول في وقت السلم الحق بارسال سفنها الحربية عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزئين من البحار العالية دون اجازة مسبقة من الدولة الساحلية على ان يكون المرور بريئاً . . وما لم يوجد حكم آخر في اتفاق دولي لا يحق للدولة الساحلية ان تمنع مثل هذا المرور عبر المضايق وقت السلم » . فالعبارة الاخيرة من هذه الفقرة من القرار تحظر

---

(٧٢) Manjula Shyam, «International Straits and Ocean Law,» *I.J.I.L.*, vol. 15, no. 1 (1975), p. 23.

(٧٣) D.H.N. Johnson, «The Geneva Conference on the Law of the Sea,» in: *The Yearbook of World Affairs, 1959*, pp. 84-85.

على الدولة الساحلية وقف مرور السفن الحربية في جميع الاحوال ، بما في ذلك الحال التي نحن بصددها . ويمكن للدولة الساحلية مطالبة دولة علم السفينة الحربية بتعويضها عن جميع الاضرار المادية والمعنوية التي سببها تصرف السفينة .

٤ ـ النظام المقترح في المؤتمر الثالث لقانون البحار

كان موضوع الملاحة عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية من المواضيع الرئيسية والمهمة التي نوقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار وادت الى انقسام الدول الى اتجاهات رئيسية يمكن اجمالها بما يلي :

ـ اتجاه يرى انه لضمان التوازن بين مصالح الدول المطلة على المضايق ومصلحة الجماعة الدولية لا بد من تطبيق نظام المرور البريء على جميع المضايق التي تقع ضمن البحار الاقليمية للدول الساحلية(٧٤) . وحسب رأي الدول المؤيدة لهذا الاتجاه ان الملاحة في المضايق تخل بمبدأ جوهري من مبادىء القانون الدولي هو مبدأ السيادة الوطنية وحق المحافظة الملتصق به . وان الدول العظمى بمطالبتها بحرية المرور عبر المضايق انما تطالب بحق التدخل في الشؤون الداخلية للدول الواقعة على بعد آلاف الاميال من سواحلها(٧٥) . ولا يوجد اي مبرر حسب رأي هذه الدول للتمييز بين نظام الملاحة في البحر الاقليمي الاعتيادي ونظام الملاحة في البحر الاقليمي الواقع داخل المضايق ، ولا اي مبرر للتضحية بسيادتها الوطنية لمجرد ضمان المصالح العسكرية والاستراتيجية لعدد محدود من الدول ، وانه من الواجب عدم التضحية بالمبادىء الاساسية والحقوق التي لا يمكن التنازل عنها من اجل ما تعتبره دول قليلة « مصالح جوهرية »(٧٦) ، وانه في حال وجود تعارض بين المصالح الاساسية للدولة الساحلية ومصلحة المجتمع الدولي يعود للدولة الساحلية فقط حق التوفيق بين هذه المصالح(٧٧) . اضافة الى ان التقدم التكنولوجي يجعل مرور بعض السفن يشكل خطراً على الدولة الساحلية ، الامر الذي

---

(٧٤) يتمثل هذا الاتجاه في المشروع المقدم من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن في الوثيقة : A/Conf. 62/C.2/ L.16 ، ومشروع فيجي في الوثيقة : A/Conf. 62/C.2 L.19 . ومن الدول المؤيدة لهذا الاتجاه كل من تايلاند ، الباكستان ، اليونان ، اسبانيا ، غينيا بيساو ، قبرص ، سيراليون ، البانيا ، تونس ، سري لانكا ، السويد ، تنزانيا ، الفلبين ، غانا ، مصر ونايجيريا . هذا وقد تبنت منظمة الوحدة الافريقية هذا الموقف في دورتها الحادية والعشرين في اديس ابابا عام ١٩٧٣ ، انظر : الامم المتحدة ، الوثيقة : A/Conf. 62/C.2/L.33 . وقد سبق لعدد من الدول الساحلية ان قدمت مشروعين بهذا المعنى في لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار : الاول قدمته كل من قبرص واسبانيا واليونان واندونيسيا وماليزيا والمغرب والفلبين واليمن تحت رقم : ,A/AC.138/Sc. 11/L.18 Corr. 1, Rev. 1 ، والثاني قدمته فيجي تحت رقم : A/AC. 138/Sc. 11/L. 42 and Corr. 1 .

(٧٥) المندوب المصري في دورة اللجنة القانونية الاستشارية الاسيوية الافريقية في لاغوس . ومندوب البيرو في لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار A/AC. 138/Sc. 11/SR. 46, 15/3/1917, p. 82 .

(٧٦) تدخل المندوب الاسباني : A/AC. 138/Sc. 11/SR. 66,4/4/1973, p. 188 .

(٧٧) تدخل مندوب تنزانيا : A/AC. 138/Sc. 11/SR. 58, 2/4/1973, pp.137-138.

يستوجب تعديل نظام الملاحة ، خصوصاً فيما يتعلق بالسفن الحربية وناقلات النفط العملاقة والسفن الذرية[٧٨] .

ـ تؤيد دول اخرى حرية المرور عبر المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية سواء التي تصل بين جزئين من البحار العالية او التي تصل جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الاقليمي لدولة اجنبية[٧٩] . وقد اشترطت هذه الدول لقبولها اقرار المرور الحر في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ١٢ ميلاً عرضاً للبحر الاقليمي ، واعتبرت هذا الموقف من العناصر الاساسية في سياستها الرسمية التي لا يمكن التضحية بها[٨٠] ، باعتبار ان هذا العرض الجديد للبحر الاقليمي سيحول مياه عدد كبير من المضايق الدولية الى بحار اقليمية بعدما كانت بحاراً عالية .

واعتبرت الولايات المتحدة اعتماد نظام المرور الحر عبر المضايق الدولية امراً حيوياً لأمنها وأمن حلفائها ، وبخاصة عند توسيع البحر الاقليمي الى ١٢ ميلاً بحرياً[٨١] . ولا يمكن حسب الرأي الامريكي فصل المرور الحر عبر المضايق الدولية عن حرية الملاحة والطيران في البحار العالية نفسها ، كما ان نظام المرور البريء كما ورد في اتفاقية ١٩٥٨ غير واف عند تطبيقه على المضايق الدولية لأنه يمكّن الدول الساحلية من التفسير . وقد اعلنت بعض الدول الساحلية فعلاً ان مرور السفن الذرية والناقلات الضخمة يعتبر بحد ذاته Per se غير بريء ، ومقابل ذلك وافقت الولايات المتحدة على التقييد « بحد معقول من التنظيمات المتعلقة بسلامة المرور والتلوث البحري » على ان توضع هذه التنظيمات من قبل منظمات دولية لا من قبل الدولة الساحلية بصورة منفردة[٨٢] . والى هذا الرأي ذهب المندوب الفرنسي عندما قال « ان صفة البراءة للمرور المتروك تقديرها

---

(٧٨) تدخل المندوب الماليزي : A/AC. 138/Sc. 11/SR. 11, p. 92 ؛
والمندوب الاندونيسي : A/AC. 138/Sc. 11/SR. 12, p. 129 ،
والمندوب الايراني : A/AC. 138/Sc. 11/SR. 15, p. 188. .

(٧٩) من الدول المؤيدة لهذا الاتجاه كل من الولايات المتحدة الامريكية والمانيا الاتحادية وفرنسا .

(٨٠) ورد هذا التأكيد في خطاب مندوب الولايات المتحدة الامريكية في لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار A/AC.138/Sc. 11/SR. 42, p. 67 ، وعلى لسان وزير خارجيتها في الاجتماع السنوي لجمعية المحامين الامريكية في آب / اغسطس ١٩٧٥ . انظر :
Pharand, *International Straits: The Saurus Acroasium, Thsalonique,* p. 73.

(٨١) لقد تأكد هذا الموقف في خطاب الرئيس الامريكي نيكسون يوم ٢٣ آذار / مارس ١٩٧٠ ، انظر :
International Legal Materials, 1970, p. 809.

وتأكد ايضاً في مشروع المواد التي قدمها الوفد الامريكي الى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار في ٣٠ تموز / يوليو ١٩٧١ في الوثيقة : A/AC. 138/Sc. 11/L.4, Corr. 1 and Rev. 1 . وورد في خطاب مندوبها في اللجنة الفرعية الثانية للجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار : A/AC. 138/Sc. 11/SR. 43, 14/8/1972, p. 65. ، وفي خطابه في اللجنة الثانية في دورة كاراكاس للمؤتمر الثالث .

(٨٢) المندوب الامريكي ستفنسن :
A/AC. 138/Sc. 11/SR. 37, 28/7/1972; p. 25;SR,27/3/1972, p. 6, and SR 59, 3/4/1975, p. 15.

للدولة الساحلية لا تسمح بشكل كاف بضمان مصالح الجماعة الدولية في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية»(٨٣) .

ـ تؤيد دول اخرى تطبيق المرور الحر على المضايق التي تصل بين جزئين من البحار العالية وتطبيق المرور البريء الذي لا يجوز وقفه على المضايق التي تصل جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الاقليمي لدولة اجنبية . ويتمثل هذا الاتجاه في مشروع المملكة المتحدة(٨٤) ومشروع الدول الاشتراكية(٨٥) .

وقد كان الموقف البريطاني قبل تقديم هذا المشروع يقرب من الموقف الامريكي في المطالبة بتطبيق نظام حرية المرور على جميع المضايق الدولية دون تمييز(٨٦) .

اما الموقف السوفياتي فقد كان يدعو في السابق الى تطبيق المرور البريء في المضايق التي تربط بين جزئين من البحر العالي مع اشتراط الاذن المسبق لمرور السفن الحربية(٨٧) ، ثم تطور بعد ذلك

(٨٣) الكلمة التي وزعها المندوب الفرنسي في دورة كاراكاس للمؤتمر السادس كما وردت في :
Mumtaz, *La Question de détroits à la troisieme conférence des Nations Unies sur le droit de la mer,* p. 6.

والموقف نفسه ورد في خطاب المندوب الفرنسي في لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار SR. 59, p. 18 . . والمندوب النرويجي SR. 62, p. 12 والمندوب الدانماركي SR. 62, p. 24. .

(٨٤) الوثيقة : A/Conf. 62/C. 2/L.3.

(٨٥) الوثيقة : A/Conf. 62/C. 2/L.11.

(٨٦) ورد ذلك في كلمة مندوبها في لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار السير روبرت جاكلنك .

(٨٧) يتجلى هذا الموقف في قضية كاسحتي الثلوج الامريكيتين ادستو (Edisto) وايستوند (Eastwind) التي تتلخص في ان خفر السواحل الامريكي اعلن يوم ١٦ آب / اغسطس ١٩٦٧ ان هاتين الكاسحتين قد طهرتا ٨ آلاف ميل لاغراض الملاحة في القطب الشمالي في اثناء قيامهما باجراء البحوث العلمية في تلك المنطقة . وقد دفعهما طريقهما الى الاتجاه شمال الجزر السوفياتية نوفايازمليا (Novaya Zemlya) وسفرنايازمليا (Severnaya Zemlya) وجزر سيبريا الجديدة ، وان الطريق المطهر يقع في البحر العالي ، لذا فالمرحلة لم تستوجب تصريحاً مسبقاً من السلطات السوفياتية . ومع ذلك اعلمت الحكومة السوفياتية رسمياً قبل الاعلان عن العملية مباشرة . الا ان كثافة الثلوج منعت السفينتين من المرور شمال سفرنايازمليا . وفي ٢٤ آب / اغسطس اعلمت السفارة الامريكية في موسكو وزارة الخارجية السوفياتية بالحالة وباضطرار السفينتين بالمرور عبر مضايق فلكيتسكي (Vilkitsky) جنوب الجزيرة المذكورة لغرض الاستمرار في سفرتهما . الا ان وزارة الخارجية السوفياتية اجابت ان مياه المضيق المذكور مياه اقليمية سوفياتية واعتبرت مرور السفينتين خرقاً لحدودها . وازاء هذه الظروف قررت الحكومة الامريكية الغاء تلك السفرة وطلبت الى السفينتين سلوك طريق آخر . وقد احتجت السفارة الامريكية في موسكو بشدة على الموقف السوفياتي يوم ٣٠ آب / اغسطس وبينت في مذكرتها انه ليس من حق القانون السوفياتي ان يغير المركز القانوني للمياه الدولية ويلغي حقوق السفن الاجنبية في استخدام تلك المياه ، تلك الحقوق الواردة في اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ التي سبق للاتحاد السوفياتي الانضمام اليها ، ولذا فالتصرف السوفياتي مخالف للقانون الدولي . انظر : حول هذه القضية :

Knight, *The Law of the Sea,* pp. 352-353.

الى المطالبة بتطبيق نظام المرور الحر على المضايق التي تربط بين جزئين من البحر العالي فقط . . وهذا ما جاء في المشروع الذي قدمه الى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار في ٢٥ تموز / يوليو ١٩٧٢(٨٨) . فقد كان يرى ان مضايق كمضايق تيران او بمبا Pemba ينطبق عليها نظام المرور في البحر الاقليمي اي المرور دون اشتراط عدم جواز الوقف . وهكذا كان الموقف السوفياتي مطابقاً للموقف العربي الذي اتخذه مجلس جامعة الدول العربية في قراره المتخذ في ١٣ / ٩ / ١٩٧٢ بالرقم ٢٩٧٨ والذي ينص على قبول مبدأ « حرية الملاحة في المضايق والخلجان - دون غيرها من الممرات المائية - التي تفصل بين بحرين عاليين والمستعملة منذ القدم طريقاً للملاحة الدولية » . كما قرر العمل في جميع المحافل الدولية على احباط كل محاولة ترمي الى السماح بحرية المرور عبر المضايق التي تصل بحراً عالياً ببحر اقليمي اوعبر الخلجان التاريخية التي لم يجر العرف على استعمالها عادة للملاحة الدولية .

وحسب السوفيات ، لا تنفصل قواعد المرور الحر عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية عن مبدأ حرية الملاحة ، ومنع السفن من المرور من جزء من البحر العالي الى جزء آخر منه يؤدي الى ان يصبح مبدأ حرية البحار العالية مجرد خرافة . وان تطبيق نظام المرور البريء على المضايق الدولية يعني فرض سيطرة ١٢ - ١٥ دولة مجاورة للمضايق فقط على مرور السفن فيما يقارب ١٣٠ مضيقاً دولياً في العالم(٨٩) .

- تميز بعض الدول بين المضايق بحسب عرضها فتدعو الى تطبيق المرور الحر على المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية التي يزيد عرضها عن ستة اميال بحرية ، وتطبيق نظام المرور البريء على المضايق التي يقل عرضها عن ستة اميال بحرية(٩٠) .

- يميز المشروع الجزائري بين الملاحة التجارية والملاحة العسكرية فيطبق نظام المرور الحر على الاولى ونظام المرور البريء على الثانية في جميع المضايق التي تربط البحار العالية بالبحار شبه المغلقة(٩١) .

ومعلوم ان اول من اقترح التمييز بين هذا النوع من المضايق والمضايق الاخرى هو الوفد الايطالي الى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار . فقد بين ان اهمية هذا النوع من المضايق تكمن في كونها المنفذ الوحيد للدول المطلة على البحار شبه المغلقة الى البحار الاخرى ، وان وضع هذه الدول يستوجب ان يعترف لها بالحق في النفاذ الى المحيطات كالحق المعترف به للدول المفتقرة الى السواحل بالنفاذ الى البحار عبر اقاليم الدول المجاورة. ولذا يجب ضمان حرية الملاحة والطيران للجميع عبر هذا النوع من المضايق(٩٢) . وقد نال هذا

---

(٨٨) في الوثيقة : A/Ac./38/Sc. 11/L.7 .

(٨٩) تدخل المندوب السوفياتي : A/AC. 138/Sc. 11/SR69, 24/7/1973 .

(٩٠) مشروع الدانمارك وفنلندة في الوثيقة : A / Conf. 62 / C. 2 / L. 15 .

(٩١) الوثيقة : A / Conf. 62/C. 2/L. 20 .

(٩٢) SR.66, p. 2 , and SR. 32, pp.147-148, وقدم كمشروع تحت رقم A/AC. 138/Sc. 11/L. 30. Corr. 1.

الموقف تأييد الدول الكبرى[٩٣] ، وهو شبيه بالمشروع الجزائري المذكور اعلاه .

وفي الدورات اللاحقة اخذ الانقسام في المؤتمر يتوضح تدريجاً بين اتجاهين رئيسيين فقط . الاول يطالب بتطبيق المرور الحر عبر جميع المضايق دون تمييز ، والثاني يطالب بتطبيق المرور البريء فيها . وقد ساعد هذا الانقسام على وضوح الاتجاه نحو تحديد مدى البحر الاقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً . ويمكن القول ان مواقف الدول من قضية المرور في المضايق الدولية تحددت وفق المصالح الوطنية لكل منها .

فالدول التي يقع المضيق الدولي ضمن بحرها الاقليمي تطالب بتطبيق المرور البريء وبسلطة تنظيم المرور فيه ، باعتبار ان مياه المضايق هي مياه اقليمية تخضع للسيادة الكاملة للدول المطلة عليها ولا يحدها الا قيد المرور البريء الذي لا يجوز التوسع فيه وتحويله الى مرور حر لان ذلك يؤدي الى خرق تلك السيادة والى تهديد امن وسلامة الدولة الساحلية ، وبخاصة لدى مرور السفن الحربية[٩٤] .

اما الدول التي لها ملاحة تجارية واسعة ، والدول التي تعتمد في اقتصادها على التجارة البحرية ، والدول المطلة على بحار شبه مغلقة ، والدول المعتمدة استراتيجياً على امكانية الحركة البحرية، فإنها تطالب جميعا بتطبيق نظام المرور الحر على الملاحة في المضايق الدولية. .فبحسب هذه الدول تعتبر المضايق الدولية جزءاً مكملاً للبحار العالية ، ولا بد من ان تخضع لنظام الملاحة في تلك البحار . والقول بخلاف ذلك يؤدي الى القضاء على حرية الملاحة في البحار ، كما ان مرور السفن مروراً حراً لا يعني الانتقاص من سيادة الدولة الساحلية على مياه المضيق ، لان ممارسة المرور الحر لا تعفي السفن من الالتزام باحترام سيادة وامن الدولة الساحلية وفقاً لقواعد القانون الدولي ، اضافة الى ان تطبيق المرور البريء على الملاحة في المضايق الدولية يؤدي الى الاضرار بالملاحة الدولية وبمصلحة المجتمع الدولي[٩٥] .

وقد استغرقت مناقشة هذا الموضوع وقتاً طويلاً في المؤتمر انتهت بوضع صيغة توفيقية هي الصيغة الواردة في الفصل الاول من مشروع اتفاقية قانون البحار[٩٦] .

---

(٩٣) تدخل المندوب الامريكي : SR. 69, p. 12 والمندوب الاوكراني : SR. 69, p. 4 .

(٩٤) انظر :

United Nations [UN], *Third Conference on the Law of the Sea: Official Records*, vol. 2,

تدخل مندوبو كل من ايران في الجلسة ١١ فقرة ٣ وما بعدها ، ومصر في الجلسة ١٣ فقرة ١٠ ، وما بعدها ، وبيرو في الجلسة ١٣ فقرة ٢٢ وما بعدها ، والصين في الجلسة ١٣ فقرة ٤٤ وما بعدها ، واليمن في الجلسة ١٣ الفقرتين ٥٢ و٥٣ ، وعمان في الجلسة ١٤ الفقرة الاولى وما بعدها ، واسبانيا في الجلسة ١٤ فقرة ١٧ وما بعدها .

(٩٥) انظر : في المصدر نفسه : تدخل مندوبي كل من فنلندة في الجلسة ١١ فقرة ١٣ وما بعدها وبريطانيا في الجلسة ١١ فقرة ١٧ وما بعدها ، والاتحاد السوفياتي في الجلسة ١٢ الفقرة الاولى وما بعدها ، ومنغوليا في الجلسة ١٢ فقرة ١٥ والولايات المتحدة في الجلسة ١٢ فقرة ١٦ وما بعدها وتشيكوسلوفاكيا في الجلسة ١٣ فقرة ٣٠ وما بعدها وسنغافورة في الجلسة ١٤ فقرة ١٤ وما بعدها والعراق في الجلسة ١٤ فقرة ٧٤ وما بعدها .

(٩٦) وقبله النص التفاوضي المركب والنص التفاوضي الموحد المنقح .

لقد وضع مشروع الاتفاقية نظاماً كاملاً للملاحة في المضايق الدولية ، فقسم المضايق الى ثلاثة انواع ، كما رأينا في بدء هذا البحث ، وطبق نظام المرور العابر transit passage على المضايق التي تربط رقعة من البحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة برقعة من البحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة ، وطبق المرور البريء الذي لا يجوز وقفه على النوعين الاخيرين .

ويبدو من مراجعة المشاريع المقدمة سابقاً من بعض الدول ان اصل النص الوارد في مشروع الاتفاقية يعود الى المشروع البريطاني الذي سبقت الاشارة اليه . فقد ادخل المشروع البريطاني عدداً من التعديلات على المشروعين السوفياتي والامريكي بغرض التخفيف من شدة المعارضة التي جوبه بها من قبل الدول الساحلية . فقد استبدل عبارة « حرية المرور » بعبارة « المرور العابر » ثم قصر تطبيق نظام المرور العابر على المضايق التي تربط بين جزئين من البحار العالية او المناطق الاقتصادية الخالصة ، واحتفظ بالمرور البريء القديم الذي لا يجوز وقفه في المضايق التي تربط جزءاً من البحار العالية بالبحر الاقليمي لدولة اخرى ، والمضايق الواقعة بين جزيرة والاقليم البري للدولة ويتوافر فيها خارج الجزيرة طريق في البحر العالي مماثل لطريق المضيق من حيث المواصفات الملاحية والهيدروغرافية .

والمرور العابر هو « العبور المتواصل السريع »[97] اي مرور الطائرات والسفن بانواعها كافة ، ودون تمييز بين الدول ، مروراً متواصلاً سريعاً بغرض عبور المضيق فقط . بمعنى انه لا يجوز التوقف لاي سبب باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة او القوة القاهرة . والمرور العابر حق وليس رخصة ، ولذا لا تتوقف ممارسته على ارادة الدولة الساحلية ، بل بالعكس على تلك الدولة ان تمتنع عن عرقلته ، وان تقوم بالاعلان عن اي خطر يهدد الملاحة والطيران (المادة ٤٤) .

وقد الزمت المادة ٣٩ جميع السفن والطائرات لدى ممارستها حق المرور العابر التقيد بما يلي :

ـ ان تمتنع عن اي تهديد بالقوة او اي استعمال لهذه القوة ضد سيادة الدولة المحاذية للمضايق او سلامتها الاقليمية او استقلالها السياسي ، وعن اي عمل آخر فيه انتهاك لمبادىء القانون الدولي الواردة في ميثاق الامم المتحدة .

ـ ان تلتزم بالانظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً والمتصلة بالسلامة في البحر ، بما في ذلك الانشطة الدولية لتفادي التصادم في البحر .

ـ ان تلتزم بالانظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لتفادي التلوث الناجم عن السفن وتخفيضه والتحكم فيه .

ـ على الطائرات ان تراعي القواعد الجوية الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية . وتلتزم الطائرات الحكومية في الاحوال العادية بتدابير السلامة ،

(٩٧) الفقرة الثانية من المادة (٣٨) من النص التفاوضي المركب .

وتحرص في جميع الاوقات على المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة ، وترصد في جميع الاوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من السلطة المعينة دولياً للاشراف على الحركة الجوية ، او الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة .

ـ منعت المادة الاربعون السفن الاجنبية ، بما فيها سفن البحث البحري والمسح الهيدروغرافي ، ان تقوم في اثناء مرورها عبر المضايق بأي نشاط دون اذن مسبق من الدول المحاذية للمضايق .

وواضح ان هذا التعداد لا يدخل ضمن تعريف المرور العابر وان كان يوضحه . ولكن ما حكم التصرفات التي قد تقوم بها السفن والطائرات في اثناء مرورها في او على المضيق ولا تكون مذكورة في تلك المادة ، كقيامها ببعض النشاطات العسكرية ؟ وهل تعتبر هذه النشاطات ممنوعة ؟ يبدو من النص ان هذه التصرفات لا تعتبر محرمة والا لجاء النص مطلقاً او لتوسع في تعداد تلك التصرفات او لأعطى على الاقل الدولة الساحلية سلطة وضع القوانين والانظمة الخاصة بذلك ، كما فعل بالنسبة للمرور البريء ، او كما فعل بالنسبة لتنظيم حركة المرور البحري وضمان سلامته ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه . والقول الصحيح ان مثل هذه التصرفات تخضع لبقية احكام الاتفاقية ، كالمادة ٣٨ / ٣ ، ولقواعد القانون الدولي الاخرى .

وقد الزم مشروع الاتفاقية الدول المطلة على المضيق بالتعاون فيما بينها من اجل اقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة والسلامة وغير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية ، والتعاون من اجل منع التلوث الناشىء عن السفن وخفضه والتحكم به (المادة ٤٣) .

واجاز المشروع للدولة المحاذية للمضيق ان تسن قوانين وانظمة لضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور ومنع التلوث وتنظيم نشاط سفن الصيد والشؤون المتعلقة بالضرائب والهجرة والصحة دون تمييز بين السفن (المادة ٤٢) كما اجاز لتلك الدولة حق تعيين ممرات بحرية ووضع نظم تقسيم حركة المرور عندما يكون ذلك ضرورياً لتعزيز سلامة مرور السفن . وعليها لدى ممارستها لهذا الحق ان تحترم الانظمة الدولية المقبولة عموماً وان تعرض هذه النظم على المنظمة الدولية المختصة قبل اقرارها (المادة ٤١) .

والتساؤل الذي يطرح في هذا الصدد هو ما الحل اذا لم تتفق الدول الساحلية المعنية على هذا التحديد او على تلك النظم ؟ الامر غامض لعدم النص على اجراءات معينة في هذا الخصوص . وليس امام تلك الدول سوى اللجوء الى طرق التسوية السلمية للمنازعات التي ستقرر في الاتفاقية .

ومما يلاحظ في هذا الصدد ان السلطات التنظيمية للدولة الساحلية محددة حصراً بشكل لا يفسح لها المجال لتضييق حق المرور العابر او عرقلته بحجة تنظيم المرور او مكافحة التلوث . وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٤٢ على ذلك صراحة بقولها « لا تميز هذه القوانين والانظمة ، قانوناً او فعلاً ، بين السفن الاجنبية ولا يكون الاثر العملي لتطبيقها الحرمان من حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع ، او اعاقته او الاخلال به » .

اما بالنسبة للسلطة التنفيذية للدولة الساحلية فإن المشروع اغفلها ولا يمكن القول بوجودها ضمناً ، على عكس ما هو عليه الحال بالنسبة للمرور البريء . والحكم الوحيد الذي قد يساعد على الاعتقاد بصورة ضمنية بوجود بعض السلطة التنفيذية للدولة الساحلية في مجال المرور العابر هو الزام السفن بوجوب « الامتثال لتلك القوانين والانظمة» (المادة ٤٢ / ٤) . ولكن ما الحكم لو لم تمتثل السفن لتلك القوانين والانظمة ؟ هل يحق للدولة الساحلية منعها من دخول المضيق والمرور فيه ؟ لقد جاءت الاجابة بالنفي على هذا السؤال صريحة لا تقبل الاجتهاد . ففي جميع الاحوال ، ومهما تصرفت السفن الاجنبية في اثناء ممارسة المرور العابر ، ليس للدولة الساحلية ان تعوق ذلك المرور . فقد نصت المادة ٤٤ من مشروع الاتفاقية على ان « لا تعوق الدول المشاطئة للمضايق المرور العابر ، وتقوم بالاعلان المناسب عن علمها بأي خطر يهدد الملاحة او التحليق داخل المضيق او فوقه . ولا يوقف العمل بالمرور العابر » . وهذا النص مطلق لا يقبل التفسير او التضييق. ومن القواعد العامة المستقرة في التعامل القانوني ان المطلق يفسر على اطلاقه الا اذا ورد نص يقيده ، وهذا النص غير موجود في المشروع .

وواضح مما سبق ان المرور العابر يختلف عن المرور الحر كما يختلف عن المرور البريء . فهو يختلف عن المرور الحر بما يلي :

ـ المرور الحر يسمح للسفن والطائرات بالمرور بحرية كاملة دون ان يكون مقيداً بقيد السرعة او الاستمرارية او عدم التوقف ، والمرور العابر هو على خلاف ذلك ،المرور المتواصل السريع دون توقف .

ـ يحق للسفينة او الطائرة في المرور الحر القيام بكافة التصرفات الملازمة لممارسة حرية البحار في حين انها ملزمة في المرور العابر بالامتناع عن اي نشاط غير النشاطات الملابسة للاشكال المعتادة للعبور المتواصل السريع .

ـ لا تتقيد السفن في اثناء ممارسة المرور الحر الا بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالتلوث ، في حين انها عند ممارستها المرور العابر تخضع ، اضافة للانظمة الدولية ، للقوانين والانظمة التي تضعها الدولة الساحلية .

ـ يجوز للسفن في اثناء ممارسة المرور الحر اجراء البحوث العلمية البحرية في حين انها لا تستطيع القيام بأي بحث علمي بحري في اثناء مرورها مروراً عابراً .

ـ تتقيد السفن في المرور الحر بالخطوط الملاحية التي تضعها المنظمة الدولية المختصة فقط ، في حين انها في المرور العابر تتقيد بالخطوط الملاحية التي تضعها الدول الواقعة على المضيق بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة .

ويختلف المرور العابر عن المرور البريء بما يلي :

ـ يشمل المرور العابر الملاحة البحرية والملاحة الجوية في حين يقتصر المرور البريء على الملاحة البحرية .

ـ لا يشترط لمرور الغواصات مروراً عابراً ان تمر طافية ورافعة علمها في حين ان هذا الشرط واجب في المرور البريء .

ـ لا يجوز للدولة الساحلية وقف او اعاقة المرور العابر في حين انها تستطيع ذلك في حالات المرور الذي تعتقد انه لا يتصف بالبراءة او لضرورات امنية وفـق شروط معينة .

ـ تستطيع الدولة في المرور البريء ان تحدد بحرية خطوطاً ملاحية معينة او تقرر تقسيم حركة المرور مع اخذ توصيات المنظمات الدولية المختصة بعين الاعتبار ، في حين انها لا تستطيع القيام بذلك في المرور العابر الا بعد عرض الامر على المنظمة الدولية المختصة .

ـ وضعت قيود معينة على مرور السفن العاملة بالطاقة النووية او التي تحمل مواد نووية او مواد اخرى خطرة او مؤذية وتمر مروراً بريئاً . في حين لم يرد اي قيد على مرور هذه السفن مروراً عابراً .

ـ لقد حددت النشاطات المحرمة في اثناء المرور البريء تحديداً دقيقاً في حين جاء النص عاماً بالنسبة للمرور العابر ، مما يجعل اي تصرف لا يكون ممارسة لحق المرور العابر خاضعاً لبقية احكام الاتفاقية . وهذا لا يعني المنع وانما تنظيم بعض الانشطة التي لا تعتبر ممارسة لهذا الحق ، وهو ما يعبر عن الرغبة في اعطاء المزيد من الحرية في اثناء المرور العابر .

ـ سلطة الدولة في سن قوانين وانظمة تتعلق بتنظيم المرور البريء اوسع من سلطتها في المرور العابر .

ـ اجاز النص للدولة الساحلية فرض رسوم مقابل خدمات تقدم الى السفن في اثناء المرور البريء ولم يرد مثل هذا النص في المرور العابر .

ـ قسمت الاحكام المتعلقة بالمرور البريء الى احكام عامة تنطبق على جميع انواع السفن ، واحكام اخرى تنطبق على السفن الخاصة ، واحكـام تنطبق عـلى السفن العامـة . في حين ان الاحكام المتعلقة بالمرور العابر واحدة بالنسبة لجميع السفن .

ـ وردت احكام تفصيلية حول ممارسة السلطة الجنائية على السفن في اثناء المرور البريء ولم يرد ذكر لهذا الموضوع في المرور العابر .

ويبدو مما سبق أن المرور العابر نظام ذو طبيعة خاصة يختلف عن المرور الحر ، كما يختلف عن المرور البريء ، وانه وسط بين النظامين . فهو يضمن للملاحة الدولية المرور بسلام وطمأنينة دون توقف ، ويضمن للدول المطلة على المضايق ممارسة حقوق السيادة على اقاليمها البحرية ورصد كل التصرفات التي يمكن أن تهدد امنها وسلامتها .

اما المضايق التي تصل جزءاً من البحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة المحصورة بين الاقليم البري للدولة وجزيرة واقعة في مواجهة ذلك الاقليم وبها ممر في البحر العالي او في المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية والمضايق التي تربط جزءاً من البحر العالي او من المنطقة الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر الاقليمي لدولة اجنبية فيطبق عليها ، وفقاً للمادة (٤٥) من

مشروع الاتفاقية ، نظام المرور البريء كما هو مقرر في الفرع الثالث من الجزء الثاني من المشروع ، مع فرق واحد هو حرمان الدولة الساحلية من امكانية وقف هذا المرور ، ذلك الحق الذي تتمتع به في البحر الاقليمي الاعتيادي متى كان ذلك الوقف ضرورياً لحماية امنها(٩٨) . وهذا يعني ان الدولة الساحلية لا تستطيع وقف مرور السفن بجميع انواعها ، العامة والخاصة ، متى كان ذلك المرور مستوفياً شروط البراءة التي حددتها المادة ١٩ من المشروع . ومن مفهوم المخالفة نستنتج ان الدولة الساحلية تستطيع منع السفن من المرور عبر المضيق متى شعرت ان ذلك المرور يضر « بالسلام وحسن النظام او سلامة الدولة . . . » حسب الفقرة الرابعة من المادة ١٤ من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ للبحر الاقليمي او المنطقة المجاورة . او متى انطبقت احدى احكام المادة ١٩ من المشروع عليه .

ويلاحظ ان هذه المادة اعطت الدولة الساحلية سلطة واسعة في تقدير مدى براءة المرور الامر الذي يقرب نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه من نظام المرور البريء الاعتيادي ، وبخاصة انها لم تحدد التصرفات التي تخل بصفة البراءة على سبيل الحصر بل تركت الباب مفتوحاً لاجتهاد الدولة الساحلية عندما اعتبرت فقرتها الاخيرة « اي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور » ضاراً بسلم الدولة الساحلية او نظامها او امنها . وبذلك يبتعد نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه المطبق على هذا النوع من المضايق عن نظام المرور العابر الذي لا يجوز للدولة الساحلية بأي حال من الاحوال وقفه .

ويبدو ان اعتماد المشروع نظامين للملاحة في المضايق الدولية جاء مستنداً الى اختلاف طبيعة المياه التي تصل بينها تلك المضايق والى مقدار حاجة المجتمع الدولي اليها . فحاجة المجتمع الدولي الى الملاحة في المضايق التي تربط بين جزئين من البحار العالية او المناطق الاقتصادية الخالصة تكون عادة اوضح واجلى من حاجته الى الملاحة في المضايق التي تربط جزءاً من البحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر الاقليمي لدولة اجنبية . ولربما كان هناك سبب آخر لاعتماد نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه يكمن في محاولة ارضاء الاقطار العربية التي سبق لها ان رفضت الانضمام الى اتفاقيات جنيف للبحار عام ١٩٥٨ بسبب حكم الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة خشية تطبيقها على مضايق تيران(٩٩) . ولكن يلاحظ ان الوفود العربية في المؤتمر الثالث لقانون البحار رفضت حكم المادة ٤٥ من مشروع الاتفاقية للسبب نفسه(١٠٠) و طالب بعضها بحذف الفقرة الفرعية الاولى منها ، وذلك بهدف تطبيق نظام المرور

---

(٩٨) الفقرة الثالثة من المادة (٢٥) من مشروع الاتفاقية .

(٩٩) قررت جامعة الدول العربية في قراراها المرقم ١٧٥٩ والصادر بتاريخ ٢٦ / ٣ / ١٩٥٩ تأجيل انضمام الدول العربية الى هذه الاتفاقية .

(١٠٠) تنص المادة ٤٥ من مشروع الاتفاقية على ما يلي :

١ ـ ينطبق نظام المرور البريء وفقاً للفرع ٣ من الجزء الثاني في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية :

أ ـ المستثناة بموجب الفرع ١ من المادة ٣٨ من تطبيق نظام المرور العابر .

ب ـ الموجودة بين قطاع من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الاقليمي لدولة اجنبية . =

البريء الاعتيادي على هذا النوع من المضايق ضمناً ، وطالب بعضها الآخر بتطبيق نظام المرور البريء الاعتيادي صراحة على الملاحة في هذه المضايق وذلك باقتراح حذف الفقرة الثانية من تلك المادة .

ثالثاً : مضيق هرمز

يربط مضيق هرمز الخليج العربي بخليج عمان . ويقع بين عمان في الجنوب وايران في الشمال والشمال الشرقي . ويبلغ عرضه في مدخله من جهة خليج عمان (٣٠) ميلاً بحرياً ، وعرض اضيق منطقة فيه ٢٠,٧٥ ميلاً بحرياً ، وهي المنطقة الواقعة بين النهاية الشمالية الشرقية لجزيرة لاراك الايرانية وجزيرة قوين العظمى العمانية الواقعة على بعد ٨,٥ اميال بحرية في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة مسندم . ويبلغ العرض بين قوين العظمى في الاتجاه الجنوبي وبين النهاية االشرقية لجزيرة لاراك ٢٢,٥ ميلاً بحرياً . ويستمر عرض المضيق بحدود ٢٦ ميلاً بحرياً في الاتجاه الشمالي الغربي لجزيرة سلامة وبناتها . ويستمر هذا العرض الى مسافة ١٦,٥ ميلاً بحرياً . ويراوح عمق المياه في المضيق بين ٣٢ و ٥٠ قامة بحرية . ويصل هذا العمق قرب الجزر الايرانية الى ١٤ قامة بحرية وقرب الجزر العمانية الى ٩ قامات بحرية(١٠١) .

وهناك عدد من الجزر الواقعة على جانبي المضيق . وفي الجانب الايراني جزر قشم ولاراك وهنجام . وفي الجانب العماني تقع شبه جزيرة مسندم والجزر القريبة منها كجزر قوين العظمى وقوين الصغرى وسلامة التي تسمى معا جزر سلامة وبناتها وهي تبعد عن شبه جزيرة مسندم مسافة تراوح بين ٧,٥ اميال و ٩ اميال بحرية . كما ان هناك مجموعة من الجزر الصغيرة التي لا يتجاوز ارتفاعها عن سطح البحر بضع اقدام ولا تبعد عن شبه جزيرة مسندم اكثر من ميلين بحريين وثلاثة ارباع الميل(١٠٢) .

ومضيق هرمز ممر صالح للملاحة بجميع اجزائه رغم الخطورة الناجمة عن تيارات المد والجزر والرياح التي تهب عليه من وقت لآخر . وتلافياً لهذه المخاطر حددت المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (امكو) ممرين للملاحة فيه ، يقع الاول منهما في الغرب ويتجه للخروج من الخليج العربي بعرض ميل بحري ونصف الميل ، ويقع قرب الساحل العماني ، والثاني يقع في الشرق

= ٢ ـ لا يوقف العمل بالمرور البريء عبر هذه المضايق .

(١٠١) Kenedy, «Brève étude geographique et hydrographique des détroits qui constituent des voies de passage internationales,» pp. 129-130.

(١٠٢) المصدر نفسه ، ص ١٣٠ ـ ١٣١ . وهناك تفاصيل اخرى في : فخري رشاد مهنا ، **النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز** (بغداد : جامعة بغداد ، كلية القانون والسياسة ، ١٩٨٠) ، ص ١٦٤ وما بعدها ، وعبدالله شاكر الطائي ، **النظرية العامة للمضايق** (القاهرة : ١٩٧٤) ، ص ١٩٤ وما بعدها .

للدخول الى الخليج العربي بعرض اربعة اميال وربع الميل في المنطقة التي تقع فيها جزر سلامة وبناتهابجانبالطريق الاول من الجهة الايرانية . وهذا الممر يسمح للبواخر الداخلة الى الخليج العربي ان تسلك طريقين احدهما يقع جنوب جزر سلامة وبناتها ، والآخر يقع شمال هذه الجزر وتسلكه عادة ناقلات النفط العملاقة والبواخر ذات الغاطس العالي وكثير من البواخر في الاحوال الجوية المسببة لقلة اوانعدام مدى الرؤية . ويفصل بين ممري الدخول والخروج شريط عرضه ميل واحد لتفادي الاصطدام بين البواخر السائرة في الاتجاهين .

وقد اعلنت سلطنة عمان في شهر آب /اغسطس ١٩٧٨ عن نيتها في نقل تلك الخطوط الملاحية الى منطقة تقع شمال جزر سلامة وبناتها (٣١ ٢٦°شمالاً و ٣٤ ٥٦° شرقاً) ضمن الجرف القاري العماني . وقد بررت السلطات العمانية في المذكرة التي بعثت بها الى الدول المعنية هذه الرغبة بما يلي :

ـ تحسين سلامة المرور في مضيق هرمز بتحديد الخطوط الجديدة ومنطقة الفصل بينها بشكل يضمن عدم وجود جزر معترضة ويبعد الاخطار الجغرافية الاخرى كافة عن الملاحة ويضمن في الوقت نفسه اعماقاً كافية للمياه في الخطوط الجديدة لابعاد اي احتمال للاصطدام بقاع البحر .

ـ تحسين وتوسيع مجال الصيد في منطقة مسندم وبالتالي تطوير صناعة الاسماك في السلطنة ، اذ ان وجود خطوط الملاحة ومنطقة الفصل بينها في مواقعها الحالية في المضيق يحول دون امكانية ممارسة عمليات الصيد في جزء كبير من المياه الداخلية العمانية .

ـ ادراكاً من سلطنة عمان لاخطار التلوث الناتجة عن الحوادث التي تتعرض لها البواخر والآثار الضارة جداً التي تنشأ عن مثل هذه العوامل عندما تقع في ممرات ضيقة مزدحمة بسير السفن ، كما هو الحال في مضيق هرمز ، ترغب في ايجاد مسافة معقولة بين خطوط الملاحة والشريط الساحلي لعمان ليصبح ممكناً اتخاذ خطوات تصحيحية فورية ضد اي تلوث بحري ينتج عن وقوع حادث تلوث من هذا القبيل .

ويلاحظ على الاجراء العماني انه مطابق للقانون الدولي ، وبخاصة احكام المادة ٤١ من مشروع اتفاقية قانون البحار التي تجيز تبديل الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور بعد الاعلان عنها واقرارها من المنظمة الدولية المختصة اي الامكو .

وبما ان مدى البحر الاقليمي لكل من ايران وعمان محدد باثني عشر ميلاً بحرياً[(١٠٣)] ، وبما ان عرض المضيق في بعض مناطقه لا يتجاوز ٢٤ ميلاً بحرياً ، فإنه لا تتوافر في تلك المناطق اجزاء من البحار العالية ، وانما يغطي البحران الاقليميان للدولتين المتقابلتين مياه المضيق في تلك المناطق وبالتالي لا يتوافر فيه ممر من مياه البحر العالي على امتداده. كما ان المضيق يربط البحر العالي

---

(١٠٣) حددت ايران مدى بحرها الاقليمي في القانون الصادر بتاريخ ١٩ حزيران / يونيو ١٩٥٥ ، وعمان في القانون الصادر بتاريخ ١٨ تموز / يوليو ١٩٧٢ .

لخليج عمان بالبحر العالي للخليج العربي ، وعند تطبيق فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة فإنه سيربط المنطقة الاقتصادية الخالصة لخليج عمان بالمنطقة الاقتصادية الخالصة للخليج العربي .

ولا تخفى اهمية مضيق هرمز في الملاحة الدولية على احد . فهو الممر البحري الوحيد لمنطقة الخليج العربي التي تعتبر من اهم مناطق العالم حيوية بسبب موقعها الاستراتيجي المهم من جهة ولاحتوائها على مخزون نفطي هائل من جهة اخرى . فالخليج العربي يعتبر ذراعاً مهمة للمحيط الهندي . وقد مرت من خلاله وعبر وادي الرافدين اولى حلقات الاتصال بين الشرق والغرب . وعن طريقه تم الاتصال بين حضارات الهند والصين من جهة وحضارات وادي الرافدين والاغريق والرومان من جهة اخرى . وبسبب موقعه الاستراتيجي المهم اصبح مركزاً لصراع طويل بين القوى البحرية الاوروبية منذ ان غزت البرتغال الخليج اول مرة في القرن السادس عشر . وبعد تصفية البرتغاليين على يد البريطانيين نشب الصراع بين الانكليز والهولنديين وانتهى في منتصف القرن الثامن عشر بالتفوق البريطاني . ومنذ ذلك الوقت دخلت بريطانيا معركة طويلة مع جميع القوى الاوروبية بغية الانفراد بالسيطرة على الخليج العربي . فبعدما صفت الهولنديين نجحت في ابعاد الفرنسيين والالمان ، وكاد يصفو لها الجو في نهاية القرن التاسع عشر وبدء القرن العشرين لولا بروز الولايات المتحدة الامريكية كقوة جديدة في المنطقة استطاعت تدريجاً ان تحتل اغلب المواقع السياسية والاقتصادية التي كانت تحتلها بريطانيا في المنطقة . وبعد قيام الاتحاد السوفياتي كقوة عظمى في العالم واحتدام الصراع بينه وبين دول الغرب اصبحت منطقة الخليج العربي احدى النقاط الساخنة في هذا الصراع ومركزاً مهماً لنشاط اساطيل الدولتين العملاقتين . هذا الاهتمام الدولي بالخليج العربي والصراع الحاد عليه جعل من مضيق هرمز مصدراً حيوياً في العلاقات الدولية . فهو في اهميته بالنسبة للخليج العربي عنق الزجاجة الذي يمكّن المسيطر عليه من التسلط على عصب النشاط الاقتصادي والعسكري في الخليج العربي بأكمله .

ويمتاز الخليج العربي بالاضافة الى ذلك باحتوائه ثروات نفطية هائلة قدرت عام ١٩٨٠ بـ ٣٦٠مليار برميل(١٠٤). ومعلوم ان اهمية النفط لا تكمن في كونه سلعة تجارية كسبت الاستثمارات الرأسمالية من جرائها ارباحاً طائلة ، وانما تكمن في الدرجة الاولى في كونه سلعة استراتيجية ثمينة ونادرة تمثل عصب الصناعة الغربية ، عصب الحياة في عصرنا هذا. وبما ان الخليج العربي يعتبر المنطقة الاولى في انتاج النفط في العالم ، فإن مضيق هرمز يحتل المكانة الحيوية نفسها ، اذ عن طريقه يصدر اغلب انتاج منطقة الخليج من النفط . هذا اضافة الى ان النفط احدث تحولات اجتماعية واقتصادية مهمة في المنطقة وفي حياة شعوبها ، الامر الذي ضاعف استيراداتها للمواد الاستهلاكية ومواد البناء اضعافاً ، والى ان اغلب هذه الاستيرادات تمر عبر مياه مضيق هرمز . ولهذا كله تطورت كثافة حركة مرور البواخر في المضيق تطوراً كبيراً ، ويقدر عدد البواخر التي وصلت الى موانىء دولة الامارات العربية المتحدة عام ١٩٧٥ بـ ١٨٦٥ باخرة وعدد البواخر التي غادرتها في

(١٠٤) وهذا الرقم يمثل الاحتياطي النفطي في كل من العراق ، الكويت ، المملكة العربية السعودية ، قطر ، البحرين ، الامارات العربية المتحدة ، عمان ، وإيران ، وهي الدول المطلة على الخليج .

العام نفسه ١٩٢٦ باخرة . وبلغ عدد البواخر الوافدة او المغادرة لميناء الشويخ الكويتي عام ١٩٧٥ ١٦١٥ باخرة وعدد البواخر المقبلة على الموانىء العراقية خلال العام نفسه ٨٢٨ باخرة وعدد البواخر المغادرة لها ٨٢٧ باخرة تحمل اعلام اكثر من ٤٥ دولة(١٠٥) .

مما ورد من شرح يمكن القول ان مضيق هرمز مضيق دولي يربط بين جزئين من البحار العالية ويستخدم للملاحة الدولية ، ولا يوجد ممر بحري آخر يمكن أن يحل محله. وبذلك ينطبق عليه التعريف الوارد في المادة ٣٧ من مشروع اتفاقية قانون البحار بشكل لا يقبل التأويل . اما الملاحة فيه فإنها لما كانت لم تنظم (كلياً او جزئياً) بموجب اتفاقية دولية حتى هذا الوقت تخضع لنظام المرور العابر الذي يجيز مرور جميع السفن والطائرات مروراً سريعاً متواصلاً بغرض العبور دون توقف الا اذا فرضت حالات الشدة او القوة القاهرة ذلك . ولا يحق للدولتين المطلتين عليه ، اي ايران وعمان ، منع هذا المرور او اشتراط الاذن المسبق لممارسته لانه حق يمارس وفق الشروط المحددة في مشروع الاتفاقية .

وتطبيق نظام المرور العابر على الملاحة في مضيق هرمز لا يغير من الطبيعة القانونية للمياه التي يتكون منها ، اذ ان الفقرة الاولى من المادة ٣٤ من مشروع الاتفاقية كانت صريحة حينما نصت على ان « لا يمس نظام المرور خلال االمضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء ، في نواح اخرى ، وضع المياه التي تتألف منها هذه المضايق ، ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها او ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن ارضها » . وهذا يعني ان مياه مضيق هرمز تخضع من حيث تحديد طبيعتها القانونية لتقسيمات البحار الاعتيادية . اي ان جزءاً منها يعتبر مياها داخلية والجزء الآخر بحراً اقليمياً ، وما زاد عن عرض البحر الاقليمي من الجانبين يعتبر من البحار العالية . وبذلك تمارس كل من ايران وعمان سيادتها على المياه الداخلية والبحر الاقليمي وفق الشروط والحدود المقررة في القانون الدولي والاتفاقيات الثنائية المعقودة بين الدولتين .

ويلاحظ في هذا الصدد ان ما جرى عليه التعامل الفعلي بين الدول المطلة على مضيق هرمز وتلك التي تستعمله لاغراض الملاحة هو احترام حرية مرور جميع السفن دون قيد او شرط . . ولم تشر كتب التاريخ حتى اليوم الى واقعة معينة منع فيها المرور او قيدت حريته . حتى انه يمكن القول بوجود عرف دولي مستقر يقضي بحرية المرور عبر المضيق .

ولا بد هنا من التطرق الى الممر الملاحي الذي يمر بين الجزر الواقعة في مدخل الخليج العربي بعد الخروج من مضيق هرمز مباشرة لاهميته وتأثيره على الملاحة المارة في المضيق . وتتكون هذه الجزر من مجموعة من الجزر الصغيرة القريب بعضها من بعض نسبياً واهمها جزر الطنب الكبرى والطنب الصغرى وابو موسى التابعة لدولة الامارات العربية المتحدة ، وسرى وفرور ونابي فرور وقيس التابعة لايران. وتبعد جزيرة ابو موسى ١٦٠ كلم عن مدخل مضيق هرمز و٧٥ كلم عن الساحل الايراني و ٦٠ كلم عن الساحل العربي . وتبعد الطنب الكبرى ٢٠ كلم عن رأس

---

(١٠٥) مهنا ، النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز ، ص ١٩٨ .

الخيمة . اما الطنب الصغرى فتبعد ٩٠ كلم عن الساحل العربي . ويبلغ عمق المياه في منطقة الجزر بين ثلاثين وخمسين قامة بينما يبلغ عمق المياه خارج الجزر من جهة الساحل العربي بين ١٠ و٣٠قامة فقط . وبسبب كثرة الجزر المنتشرة في هذه المنطقة وضحالة المياه من جهة الساحل العربي وكثافة الملاحة فيها قررت المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (امكو) تحديد خطوط الملاحة بخطين ، يقع الاول منهما في الشرق ويتجه نحو الخليج العربي ، ويقع الثاني في الغرب ويتجه خارج الخليج العربي ، وتفصل جزر الطنب وفرور بين الممرين . ويعتبر هذان الممران الملاحيان استمراراً للممرين الملاحيين المرسومين في مضيق هرمز بحيث لا تستطيع السفن ، وبخاصة الكبيرة منها ، الاستغناء عنهما عند توجهها من والى الخليج العربي .

وتقع هذه الجزر اما ضمن البحر الاقليمي الايراني كجزر فرور ونابي فرور وقيس باعتبارها جزراً ايرانية ، او تتمتع ببحر اقليمي خاص بها بسبب بعدها عن البحر الاقليمي لدولتها كجزر الطنب الكبرى والطنب الصغرى وابو موسى التابعة للامارات العربية المتحدة ، اذ تبعد جزيرة سرى ٧,٥ اميال بحرية عن الخط الملاحي ، وفرور ٤ اميال بحرية ، ونابي فرور ٥ اميال بحرية ، وقيس ١٥ ميلاً بحرياً ، وطنب الكبرى ٩ اميال بحرية ، وطنب الصغرى ١١ ميلاً بحرياً ، وابو موسى ٧ اميال بحرية . ولذا فإن الممرات الملاحية تقع ضمن البحر الاقليمي الايراني او البحر الاقليمي لدولة الامارات العربية المتحدة .

ومن الواضح ان موقع الجزر بالنسبة لمضيق هرمز يؤثر على الملاحة المارة من والى الخليج العربي بشكل مباشر بحيث لا تستطيع السفن المارة عبر المضيق الا ان تمر في منطقة الجزر . وهذا ما دفع الامكو الى رسم الممرات الملاحية في هذه المنطقة بصورة تجعل منها استمراراً للممرات المقررة في مضيق هرمز ولذا فإن منطقة الجزر لا يمكن أن تعتبر الا جزءاً متمماً لمضيق هرمز يخضع لنظام الملاحة المطبق فيه ، او في ابعد الاحتمالات تشكل هذه المنطقة مضيقاً دولياً مستقلاً يربط بين قطاع من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وقطاع آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة . وبذلك لا يختلف من حيث النظام القانوني للملاحة فيه عن بقية المضايق الدولية من هذا النوع . فالطريق المار بين الجزر ممر طبيعي يصل بين جزئين من اعالي البحار او المناطق الاقتصادية الخالصة ويستخدم للملاحة الدولية ولا يتوافر خارجه ممر آخر للملاحة الدولية له الخصائص الملاحية واليهدروغرافية نفسها ، ولا يتوافر فيه حيز من البحر العالي . ولا ينفي صفة المضيق عن هذا الممر كونه واقعاً بين جزر . فهناك عدد كبير من الممرات الواقعة بين الجزر تعتبر من المضايق الدولية ، ومنها على سبيل المثال المضيق الواقع بين الجزر اليابانية والجزر الكورية ، ومضيق السوند الواقع بين جزيرة سومطرة وجزيرة جاوة ، ومضيق بونيفاسيو الواقع بين جزيرة كورسيكا وجزيرة سارديينا[١٠٦] . ولذا ينطبق وصف المضايق التي تربط قطاعين من البحار العالية او المناطق

(١٠٦) انظر :
Kenedy, «Brève étude geographique et hydrographique des détroits qui constituent des voies de passage internationales,».
الذي يشير الى عدد كبير من المضايق الواقعة بين جزيرتين او اكثر .

الاقتصادية على هذه المنطقة . وفي كلتا الحالتين تخضع الملاحة فيها الى نظام المرور العابر لا الى نظام المرور البريء المطبق في البحر الاقليمي الاعتيادي .

ولقد كان احتلال ايران لجزر الطنب وابو موسى عام ١٩٧١ وادعاء السيادة عليها بشكل مخالف لوقائع التاريخ ولقواعد القانون الدولي عائداً بالدرجة الاولى الى رغبتها في احكام السيطرة على الممر الملاحي المار في هذه المنطقة والمتمم للممر البحري في مضيق هرمز . وهذا ما يؤكد صحة واهمية الموقف العربي المطالب بعودة هذه الجزر الى السيادة العربية .

والخلاصة انه يمكن القول بوجود عرف دولي مستقر نتيجة التعامل الطويل يقضي باحترام حرية الملاحة في مضيق هرمز والممر المتمم له بين الجزر ، كما يقضي الاتجاه المستقر في المؤتمر الثالث لقانون البحار باحترام هذه الحرية باسم المرور العابر . وان اهمية المضيق للملاحة العربية تجعل من الواجب على الاقطار العربية جميعاً الحرص على احترام تطبيق هذا النظام الملاحي .

الفصل الخامس عشر

مضيق هرمز - ضرورة ضمان حرية الملاحة فيه وتأثيره على اقطار الخليج العربي

ازهار عباس حلمي

مقدمــــة

تعتبر منطقة الخليج العربي محوراً أساسياً من محاور الصراع الاستعماري سياسياً واقتصادياً في الشرق الاوسط . ولقد تنازعت عليها القوى الاستعمارية الدولية الطامعة منذ القدم لامتيازها بموقع استراتيجي مهم ، ولخطرها العسكري المتزايد ، ولمرافئها البحرية والجوية المؤدية الى عدة بقاع من العالم ، اضافة الى ثروتها النفطية الهائلة ومخزونها الاحتياطي الكبير . كل هذه الامور وغيرها ادت الى ان تلعب دوراً خطيراً في حياة الامم كافة . ونعتقد انه من الضروري القول إن مصالح جميع شعوب الارض تلتقي على حد سواء في هذه الرقعة الصغيرة من الكرة الارضية .

ويعتبر الخليج العربي من اهم البحار الداخلية في العالم ولا يوجد بحر داخلي يضاهيه من ناحية الاهمية التي يتمتع بها ، سواء بالنسبة للجغرافيين او المؤرخين او رجال السياسة . وله في تاريخ البشرية سجل حافل يعود الى اقدم العصور . ولقد سعت الدول الامبريالية بشتى الوسائل والطرق للسيطرة على هذا الممر المائي المهم متذرعة بمختلف المبررات والحجج . ولعل آخر ما توصلت اليه في هذه الايام هو ما تدعو اليه الامبريالية من وجوب ضمان امن الخليج وضمان حرية الملاحة في منفذه الوحيد (مضيق هرمز) ، وهي مشاريع لا تستند الى القانون الدولي بل تتعارض واياه لكونها مواقف سياسية ذات اهداف استعمارية متناسبة ، اذ حمى القانون الدولي الملاحة في هذا الخليج ومضيقه ووضع الاسس لضمانها وتنظيمها . وسنحاول في هذا البحث القاء الضوء على اهمية مضيق هرمز باعتباره المنفذ الوحيد الذي يربط الخليج العربي بالعالم ، والذي عن طريقه يمر معظم واردات وصادرات اقطار المنطقة ، وبالذات من النفط العربي النابع من هذه المنطقة باعتباره المورد الاكثر اهمية وحيوية للعالم ، محاولين بالتالي توضيح تأثيره في اقتصاد اقطار الخليج العربي .

اولاً : التعريف بالمضيق الدولي وانواع المضايق الدولية

مما لا شك فيه ان مضيق هرمز مضيق مهم جداً للملاحة الدولية وللاقتصاد الدولي . وتتشابك في هذه المنطقة المهمة من العالم مصالح جميع الدول . والكلام على حرية الملاحة في الخليج العربي يعني الكلام على حرية الملاحة في منفذه الوحيد « مضيق هرمز » الذي يشكل عنق الزجاجة الضيق للخليج العربي ويربط بين جزئيه وهما خليج عمان « خليج خارجي » والخليج العربي « خليج داخلي » .

وهنا لا بد من السؤال ماذا نعني بالمضيق الدولي ؟ وللاجابة على هذا السؤال نذكر ما يلي :

١ ـ ورد في علوم اللغة ان المضيق يعني ما ضاق من الاماكن والامور .
٢ ـ اما في الجغرافية فإن المضيق يعني ممراً مائياً طبيعياً ضيقاً يصل بين بحرين . وهذا ينطبق على مضيق هرمز الذي يربط بين خليج خارجي هو بحر عمان ، او خليج عمان ، وخليج داخلي هو الخليج العربي .

٣ ـ اما القانون الدولي فيعتبر الممر المائي مضيقاً اذا كان :

أ ـ طبيعياً ضيقاً ولا يتجاوز ضعف البحر الاقليمي وبذلك تخرج منه القنوات .
ب ـ ان يصل بين بحرين عاليين او البحر الاقليمي بالبحر العالي .
ج ـ ان يكون مستخدماً عادة للملاحة الدولية .

هذا ما ورد حول مفهوم المضيق الدولي في علوم اللغة والجغرافية والقانون الدولي . اما المضايق فلقد تم تقسيمها الى نوعين : الاول يخضع لاتفاقيات خاصة نظمت وضمنت حرية الملاحة فيها وفق شروط نظمتها تلك الاتفاقيات ، ويشمل مضيق ماجلان ومضيق جبل طارق والمضايق الدنماركية ومضايق البوسفور والدردنيل . ويخضع النوع الثاني للقواعد العامة التي استقرت في القانون الدولي ويقرب عدد مضايقه من ١٢٠ مضيقاً دولياً .

ثانياً : الوصف الجغرافي لمنطقة مضيق هرمز

ذكرنا ان مضيق هرمز هو المنفذ الوحيد للخليج العربي ، وانه يربط بين جزئيه وهما خليج عمان والخليج العربي اللذان يفصلان السواحل العربية عن السواحل الايرانية . ويقع مضيق هرمز بين ايران في الشمال والشمال الغربي وعُمان في الجنوب . وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة قشم وجزيرة لارك وجزيرة هنجام . اما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة مسندم الواقعة في اقصى شمال الاراضي العُمانية .

ويبلغ عرض الطريق الى مضيق هرمز من خليج عُمان باتجاه الشمال حوالى ٣٥ ميلاً ثم يصل الى حوالى ٢٨ ميلاً بين شبه جزيرة مسندم والساحل الشرقي لجزيـرة قشم . ويبلغ طول جزيرة قشم حوالى ٦٠ ميلاً وهي تقـع قبالـة الساحـل الايراني ويفصلهـا عن الساحـل مضيق ضيق ومعقـد هو مضيق كـلارانس . اما جـزيرة هنجـام فيبلغ اتساعهـا حوالى ٥ اميـال وتقع بمحاذاة الساحل الجنوبي الشرقي . واما جزيرة لارك فيبلغ اتساعها حوالى خمسة اميـال ونصف وتقـع على بعـد اربعة اميـال ونصف في الاتجـاه الجنـوبي الشـرقي من طـرف جـزيـرة قشم ، وبالامكان ان ترسو السفن في القسم الشمالي منها .

وهناك جزيرة اخرى هي جزيرة سلامة وبناتهان (Slamah wa Binatahan) وتسمى ايضاً قوين او (Qwoihs) ، وهي مجموعة من ثلاث جزر صغيرة تقع بين الشمال والشمال الشرقي لشبه جزيرة مسندم . اما جزء المضيق الذي لا يزيد اتساعه عن ٢٦ ميلاً فيقع في الاتجاه الشمالي الى الشمالي الغربي لجزيرة سلاما وبناتهان .

اما الجزر الثـلاث الواقعـة في الخليج العـربي والقريبـة من مضيق هرمـز فهي : جزيـرة الطنب الكبرى ، والطنب الصغرى ، وجزيرة ابو موسى التي تسيطر على الى المضيق اذ تبعد ـ وهي تابعة لامـارة الشارقـة ـ عن مدخـل مضيق هرمـز حوالى ١٦٠ كلم وتبعـد عن الساحـل الايـراني حـوالى ٧٥ كلم ، وعن السـاحـل العـربي ٦٠ كلم ، وتبلغ مسـاحتهـا ٢٠ كلم[٢] ، وتحيطها مياه عميقة . وهي ذات مـوقع استـراتيجي مهم اضافـة الى كونها اكبـر جزر الامـارة واغنـاها . امـا جزيـرة الطنب الكبـرى فتبعد عن امـارة رأس الخيمـة بحـوالى ٢٠ كلم وهي صغيرة لا تتجاوز مساحتها ٩ كلم[٢] ، وفيها فنار لارشاد السفن ليلاً . وتعتبر مواصافاتها غايـة في الاهمية الاستراتيجية من حيث قلة عدد السكان والموقع المتمركز في المنطقة والمتحكم بمضيق الخليج العربي ، والسيطرة على مدخل المحيط الهندي الى الخليج العربي . واما جزيرة الـطنب الصغرى فتبعد حوالى ٩٠ كلم عن الشاطىء العربي وتعود الجزيرتان الاخيرتان الى امارة رأس الخيمة .

وقـد احتلت الجيوش الايـرانية هـذه الجزر عـام ١٩٧١ بالقـوة في محاولـة منهـا لفـرض السيطرة على الخليج العربي . ونورد هنا فقرة من مقال صـدر في صحيفة«ايندكان» المقـربة من الحكم الايراني بتاريخ ٩ / ١١/ ١٩٧٠ يوضـح النهج التـوسعي لنظام شـاه ايران السـابق :

« إن ايجاد قاعدة بحرية وجوية وبرية في جزر ابو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى سيمكن ايران من مراقبة مدخل المحيط الهندي الى الخليج الفارسي ، وان العدو المشترك هو الثـورة العربيـة ، هذا العـدو الذي لـو افلح يـوماً في السيـطرة على هـذه الجزر سيتمكن من شـل حركـة تصـديـر النفط الايـراني الى الخـارج والى اسـرائيـل بالذات » .

ان احتلال الجزر الثلاث اضافة الى جزر اخرى قد يمكن ايـران من فرض المـراقبة عـلى جميع السفن الداخلة الى الخليج العربي بالاضافة الى المنافع كاستخراج اللؤلؤ وصيد الاسماك ونقل النفط .

اما الملاحة في مضيق هرمز فيعترضها بعض الصعوبات بسبب عواصف المد التي تكون قوية في بعض الاحيان عبر المضيق اضافة الى هبوب رياح قوية وحدوث تغيرات مفاجئة في الجو، اذ تهب رياح الشمال صيفاً ورياح ناشي شتاء . وهناك فنار قوي جداً في جزيرة قوين الصغرى لمساعدة الملاحة ليلاً . اما القناة الموجودة بين جنوب جزيرة قوين الصغرى والجزر المحيطة بشبه جزيرة مسندم ويبلغ طولها ١٠ اميال وعرضها اربعة اميال وثلاثة ارباع الميل فهي المفضل استعمالها للملاحة في المضيق الرئيسي في الشمال .

وليس هناك موانىء ولا ارصفة للتحميل والتنزيل في المنطقة الا بجانب مدينة قشم الساحلية الصغيرة على الساحل الشمالي لتلك الجزيرة وكذلك بعض الارصفة في ميناء بندرعباس الايراني. كما انه من الصعب تثبيت حدود البحر الاقليمي اذ لا معالم يابسة في المنطقة . ولكن هناك جزراً صغيرة فوق الماء تقع على اقل من مائة ياردة من الجانب الجنوبي من جزيرة قوين العظمى .

ثالثاً : انواع المرور المقرر في المضيق الدولي

قبل ان نتكلم على قضايا المرور المقررة في المضيق الدولي لا بد لنا من ان نعرف ما اذا كان للاقطار الواقعة على المضيق الحق في منع مرور السفن وعرقلته ؟ وهل لسفن الدول غير المضايقية الحق في المرور في هذه المضايق ؟

لو عدنا الى بنود القانون الدولي لوجدنا انه استقر على مبدأ عدم جواز اغلاق المضايق في وجه الملاحة الدولية او عرقلتها ، وهذا نستنتجه مما يلي :

ـ اجمع الفقه الدولي على وجوب فتح المضايق امام الملاحة الدولية . فقد كانت الفكرة انه عندما يستخدم المضيق كموصل بين بحرين عاليين يجب الاّ تمنع السفن التجارية من المرور فيه . وكذلك قرر معهد القانون الدولي في المادة العاشرة الفقرة الثالثة من مشروعه سنة ١٨٩٤ ان المضايق التي تستخدم كممر من بحر حر الى بحر حر آخر لا يجوز اغلاقها . ويقول الفقيه الفرنسي شارل روسو « المبدأ الاساسي لقانون الشعوب في هذه الحال هو حرية المرور » .

ـ اكد القضاء والاتفاقيات والمؤتمرات الدولية بشأن المضايق مبدأ عدم جواز اغلاق المضايق في وجه الملاحة الدولية .

ومن هذا المنطلق نستطيع ان نتبين ان تهديد حكام ايران باغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية يتنافى وكل الاعراف ومبادىء القانون الدولي ، ويؤدي الى اضرار كبير بمصالح اقطار المنطقة كافة .

واما عن انواع المرور المقرر في المضيق الدولي فلقد تم وضع نظامين للمرور في المضايق

الدولية ، الأول نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه والذي يطبق في المضايق التي تصل البحر الاقليمي لدولة اجنبية بالبحر العالي او المنطقة الاقتصادية الخالصة ، ويشمل الملاحة عبر البحر الاقليمي لغرض الاجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية او زيارة ميناء يقع خارج المياه الداخلية او التوجه من والى المياه الداخلية الى ميناء آخر ؛ وان يكون المرور متواصلاً وسريعاً مع امكان التوقف او الرسو اذا كان هناك ما يستدعي ذلك .

ويكون المرور بريئاً اذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية او بامنها . ولقد الزمت كافة السفن التي تمارس حق المرور البريء ان تمتنع عن اي تهديد باستعمال القوة او استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية ؛ واي مناورة او تدريب بأي نوع من الاسلحة ؛ واي عمل يستهدف جمع المعلومات ويؤدي الى الاضرار بدفاع الدولة الساحلية او امنها ؛ واي عمل دعائي يستهدف المساس بالدولة الساحلية ؛ وعن اطلاق اي طائرة او انزالها او تحميلها عليها ؛ وعن اطلاق اي جهاز عسكري او انزاله او تحميله عليها ؛ وعن تحميل او انزال عُملة او شخص على نحو مناف لقوانين الدولة الساحلية ؛ وعن اي عمل من اعمال التلوث المقصود ؛ وعن اي عمل من اعمال صيد الاسماك ؛ وعن القيام بانشطة بحثية او دراسية ؛ وعن اي عمل يستهدف التدخل في شبكات المواصلات ؛ وعن اي نشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور .

اما الغواصات ، فيجب ان تطفو فوق سطح الماء وان تظهر اعلامها في اثناء المرور في المضايق . واما الدولة الساحلية فتلتزم بما يلي :

- عدم فرض شروط على السفن الاجنبية يكون اثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء او تعطيل هذا الحق .

- عدم التحيز شكلاً او فعلاً ضد اي دولة او ضد سفن تحمل بضائع الى دولة ما او منها .

- على الدولة الساحلية ان تعلن عن كل الاخطار الملاحية التي تعلم بوجودها داخل بحرها الاقليمي .

- عدم فرض الرسوم على مجرد مرور السفن في المياه الاقليمية الا اذا كان مقابل خدمات .

ونؤكد هنا ان المرور البريء لا يجوز وقفه او منعه او عرقلته بأي شكل من الاشكال ، حسب ما جاء في بنود القانون الدولي . والنظام الثاني هو نظام المرور العابر ، ويطبق على المضايق التي تصل بحرين عاليين او منطقتين اقتصاديتين خالصتين ، ويعني « ممارسة حرية الملاحة او التحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق » كذلك جاء في بنود القانون الدولي انه « يجوز ان يمارس حق المرور العابر (الترانزيت) لغرض المرور من والى دولة مضائقية اخرى مع مراعاة شروط دخول تلك الدولة » .

ويطبق نظام المرور العابر (الترانزيت) في حال كون المضيق الممر الوحيد ، والا فيطبق نظام المرور البريء في البحر الاقليمي على المضيق . ففي حال كون المضيق ممراً اختيارياً لا يطبق نظام المرور العابر بل نظام المرور البريء .

اما الالتزامات المطلوبة من السفن المارة بالمضيق فهي :

ـ الالتزام بقوانين الدولة الساحلية بشأن منع التلوث وتصريف الزيوت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المضرة في المضيق ، ومنع الصيد او اخذ اي سلعة او عملة او شخص بنحو مخالف لقوانين الدولة الساحلية . على انه يجب ان نلاحظ ان على هذه القوانين ان لا تميز شكلاً او فعلاً بين السفن الاجنبية ولا ان يكون الاثر العملي لتطبيقها إنكار حق المرور العابر .

ـ تتحمل دولة العلم المسؤولية الناتجة عن اي خسارة او ضرر يحدث للدولة المضائقية من جراء تصرف السفينة او الطائرة بنحو مخالف للقوانين والانظمة المذكورة في الفقرة السابقة .

من كل ما تقدم يتضح ان مبدأ حرية الملاحة في المضايق الدولية قد استقر بموجب الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية واصبح واضحاً عدم جواز اغلاق المضايق الدولية بوجه الملاحة . .

رابعاً: الوصف الجغرافي لمنطقة الخليج العربي

الخليج العربي بحر شبه مغلق يزيد طوله على ٦١٥ ميلاً ، اما عرضه في اقصى اجزائه اتساعاً فيبلغ ٢١٠ اميال ، وفي اقل اجزائه اتساعاً عند مضيق هرمز ٢٦ ميلاً . وتبلغ مساحته الكلية حوالى ٩٧٠٠٠ ميل مربع ، ولذا فهو خليج صغير نسبياً يبلغ حجم مياهه حوالى ٢٠٠٠ م^{٣} .

يعتبر الخليج العربي المنفذ الوحيد لاربعة اقطار عربية هي العراق ، الكويت ، البحرين وقطر ، وتفيد منه سبعة اقطار عربية هي العراق والكويت والبحرين وقطر والامارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وعمان . وبملاحظة الوصف الجغرافي للمنطقة نستطيع أن ندرك اهمية الخليج العربي بالنسبة للاقطار العربية الواقعة عليه ، اضافة الى اهميته بالنسبة لايران التي تقع على الجانب الآخر من الخليج العربي والتي هي ، على الرغم من اتساعها الكبير ، شبه مغلقة وليس لها جبهة ساحلية تنفذ منها الى العالم الخارجي سوى الجبهة التي تطل على مياه الخليج ؛ بل هي ارض مغلقة تماماً اذ تطوقها حلقة محكمة من السلاسل الجبلية الضخمة فتحد من اتصالها بالعالم الخارجي . وما وراء هذا النطاق الجبلي عبارة عن ارض يابسة سواء في الشرق حيث افغانستان وباكستان ، او في الغرب حيث العراق وارمينيا .

وكذلك الحال بالنسبة للشمال حيث تطل على ارض يابسة . الا انها في جزء منها تطل على بحر قزوين وهو ايضاً مغلق ومن شأنه أن يحد الاتصال بالعالم الخارجي . والجبهة الجنوبية من ايران هي الوحيدة التي تطل على الخليج ، وقد قامت عليها منذ اقدم العصور الموانىء المهمة التي ربطت ايران بالعالم الخارجي مثل سيراف وهرمز وبوشهر وبندرعباس . ومن اجل هذا كان الخليج العربي من وجهة النظر الايرانية المنفذ البحري الوحيد الذي لا غنى عنه .

اما بالنسبة لارض العراق فإن توجهها الجغرافي مزدوج ؛ فهي تتجه غرباً نحو البحر المتوسط ، وجنوباً نحو الخليج العربي ، الا انها لكي تبلغ مياه البحر المتوسط ، عليها ان تجتاز مسافة برية واسعة من اراضي سورية . واما بالنسبة لمياه الخليج فإنها تشرف عليها مباشرة بجبهة بحرية مهمة ، وتتصل بها بطريق نهري من الدرجة الاولى هو طريق شط العرب . ولهذا كان التوجه الجغرافي للعراق مركّزاً نحو هذه الجبهة ، وعليها قامت موانئه الرئيسية التي تربطه بالعالم الخارجي كالبصرة والفاو وام قصر . . . وغيرها من الموانىء المهمة ، ولهذا كان الخليج العربي حيوياً من وجهة النظر العراقية .

اما الجزيرة العربية فإنها بطبيعة امتدادها الشاسع تشرف على اكثر من جبهة بحرية واحدة . ففي الغرب تطل على البحر الاحمر ، الا ان اهمية هذه الجبهة اقل من اهميةالجبهة التي تطل بها على الخليج العربي . وفي الجنوب تطل على بحر العرب بجبهة بحرية اكثر طولاً واعظم فائدة الا انها لتطرفها في اقصى الجنوب لم يستفد منها الا القطاع الجنوبي من الجزيرة الذي يشتمل على عمان واليمن الجنوبي . والجبهة البحرية التي تطل بها الجزيرة العربية على مياه الخليج العربي هي الجبهة الشرقية ، واقرب مناطق الجزيرة اليها هي الاحساء بقطاعيها الشمالي حول القطيف والجنوبي حول الهفوف . و ربما كانت هذه الجبهة اهم ما تملكه العربية السعودية ، لأن الجبهة الجنوبية تسيطر عليها عمان واليمن الجنوبية،والجبهة الغربية بعيدة عن مناطق انتاج النفط وتكاد تقتصر اهميتها على النشاط الذي يرتبط بحركة الحج . اما جبهة الخليج فهي التي يصدر من منافذها اغلب انتاج العربية السعودية من النفط ، وتعتبر المنفذ الرئيسي لقلب الجزيرة في نجد ومشر . ونظراً لأهمية هذه الجبهة قامت السعودية بربطها بالعاصمة الرياض بخط حديدي وبطريق بري من الدرجة الاولى وبخدمة جوية نشطة الحركة . ولاجل هذا كان الخليج العربي بالنسبة للعربية السعودية طريقها الرئيسي لتصدير ثروتها النفطية . واذا اخذنا بعين الاعتبار ان الخليج العربي ، يعتبر اضافة الى ما ذكر ، المنفذ الوحيد للكويت والبحرين وقطر وابو ظبي ودبي والشارقة ورأس الخيمة التي تقع جميعها على سواحل الخليج العربي ، وانه السبيل الوحيد الذي يربطها جميعاً بحرياً بالعالم الخارجي ، استطعنا ان ندرك اهمية الخليج العربي كنافذة بحرية تربط البلاد الواقعة في حوضه بالعالم الخارجي كما ترتبط بها كافة المناطق الداخلية التي تمتد مسافة بعيدة ، وان ندرك ايضاً مدى الضغوط السياسية التي تتعرض لها هذه المناطق الواسعة اذا عمدت احدى الدول البحرية القوية الى السيطرة على منافذ الخليج العربي وتحكمت في مياهه لكونه منطقة ذات اهمية استراتيجية عظمى .

خامساً : موانىء الخليج العربي

لم تكن هناك موانىء كبيرة في الخليج العربي عندما كانت التجارة الخارجية محدودة لا تتعدى المتاجرة ببعض السلع الموجودة في الخليج كاللؤلؤ والاسماك . وكانت الموانىء عبارة عن احواض بحرية ضحلة تمتد على طول الجبهة الساحلية المطلة على مياه الخليج العربي .

الا انه بعدما تفجر النفط في بلاد الخليج العربي ومع بداية عصر جديد من النهضة والتطور في اقطار الخليج العربي ودخول تجارتها الخارجية في مرحلة جديدة ترتكز أساساً على تصدير النفط الى بلاد العالم الخارجي ، دعت الحاجة الى اقامة نوع جديد من الموانىء البحرية ٢٩ هو ما يعرف بموانىء النفط ، فأنشأت مجموعة من هذه الموانىء على سواحل الخليج العربي .

وبعدما تطورت الحياة في مدن الخليج العربي عقب انتاج النفط ، وبعدما ازداد عدد سكانها زيادة كبيرة وتوسعت وتنوعت تجارتها ، وبعدما تطورت السفن البحرية واصبحت اكبر حجماً وغاطساً ، دعت الحاجة الى انشاء موانىء بحرية جديدة تكون اكثر ملاءمة للاوضاع الجديدة .

وعلى هذا النحو اصبح لاقطار الخليج العربي نوعان مختلفان من الموانىء هما :

١ ـ موانىء النفط

وهي موانىء حديثة المنشأ دعت الى قيامها الحاجة الى تصدير المنتجات النفطية التي يتم استخراجها من حوض الخليج العربي . ومما يميز موانىء النفط هذه انها صغيرة الحجم قليلة المنشآت ، وانه ليس من الضروري ان تقوم على الشاطىء مباشرة ومن ثم فلا يضيرها ان تكون مياه البحر الى جانب الشاطىء عميقة او ضحلة ، لأنها تقوم في عرض البحر بعيداً عن الشاطىء حيث الاعماق الطبيعية ملائمة لرسو ناقلات النفط العملاقة .

ويصدر من هذه المواقىء معظم النفط المستخرج من منطقة الخليج العربي ، ومن اهمها في السعودية ميناء سعود وميناء رأس تنورة اللذان يعتبران من اهم موانىء السعودية ؛ وفي الكويت ميناء الاحمدي وميناء الشويخ الذي يستقبل السفن المحيطية الضخمة ؛ وفي العراق ميناء الفاو وخور العمية وميناء البكر ؛ وفي عمان ميناء فحل ؛ وفي دبي ميناء فاتح الواقع في عرض البحر؛ وفي البحرين ميناء سترة ؛ وفي قطر ميناء ام سعيد . كما قامت امارة ابو ظبي بانشاء ميناء حديث ، وانشىء في امارة دبي ميناء راشد الذي يستقبل السفن المحيطية الضخمة ويعتبر من احدث واكبر موانىء المنطقة . اما في ايران فهناك ميناء خرج وميناء بندر شاه اضافة الى ميناء عبادان حيث اكبر مصفاة للنفط في العالم .

٢ ـ موانىء السلع التجارية والركاب

تختلف عن موانىء النفط في انها تقوم الى جانب الساحل مباشرة ، اذ لا بد من تزويدها بالارصفة لتحميل البضائع او انزالها او تقديم الخدمات اللازمة للركاب . وهذه الموانىء لا يمكن اقامتها الا في الاعماق المعتدلة بجوار الشاطىء ، وتحتاج الى اقامة المخازن والمستودعات التي تتلقى البضائع ، وكثيراً ما يقوم الى جانبها بعض المصانع والمنشآت . ومن اجل هذا كله كانت موانىء البضائع اكبر حجماً واكثر امتداداً واعظم حركة واشد حاجة الى الخدمات المتنوعة على العكس من موانىء النفط .

وعن طريق هذه الموانىء تستورد اقطار الخليج العربي اغلب ما تحتاج اليه من مختلف السلع الصناعية والاستهلاكية . ومن اهم الامثلة على الموانىء التجارية : البصرة والكويت ، والدمام ، والبحرين ، وابو ظبي ، ودبي .

سادساً : اهمية المنطقة بالنسبة الى العالم

لسنا بحاجة لتأكيد اهمية منطقة الخليج العربي بالنسبة الى العالم اجمع . فلقد شهدت هذه المنطقة منذ القدم صراعاً شرساً هدفه الاستيلاء عليها من قبل القوى الامبريالية الطامعة في خيراتها الغنية وموقعها الاستراتيجي الخطير باعتبارهما حلقة الوصل بين الشرق والغرب ، فضلاً عن كون المنطقة مهداً لحضارات عريقة وقديمة .

وبعد اكتشاف النفط بكميات هائلة فيها اخذ الاستعماريون الانكليز والامريكان يبنون سياساتهم تجاهها على اساس هذا العامل الجديد الخطير بعدما كانوا في السابق يركزون بالدرجة الاولى على اهميتها العسكرية والاستراتيجية .

ولذلك احتلت المنطقة اهمية كبيرة في سياسات الدول الاستعمارية واعطتها اهمية خاصة وحاولت بشتى الوسائل احكام سيطرتها عليها . كذلك ادى اكتشاف النفط واتساع انتاجه الى زيادة عائداته ، وبذلك خرجت بلدان المنطقة من حالة الفقر الى حالة الرخاء ، واخذت هذه الدول تتطور تطوراً سريعاً في مجالات الحياة كافة . وادى هذا بالتالي الى نشاط حركة الانشاء والتعمير وزيادة متطلبات تلك النهضة مما انعش حركة الاستيراد والتصدير الى حد كبير .

ويوضح الجدول رقم (١) تطور عائدات النفط لاقطار الخليج العربي خلال السنوات ١٩٧٥ و ١٩٧٦ و ١٩٧٧ و ١٩٧٨ بملايين الدولارات ، علماً بان اقطار الخليج العربي (عدا البحرين) تمتلك عائدات نفطية كبيرة تزيد عن حاجتها وكان مجموعها عام ١٩٧٨ اكثر من ٦٨ مليار دولار .

جدول رقم (١)

تطور عائدات النفط ، خلال السنوات ١٩٧٥ ـ ١٩٧٨

(بملايين الدولارات)

القطـــر / السنة	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨
المملكة العربية السعودية	٣٧ ٥٠٠	٣٠ ٠٠٠	٤١ ٦١٦	٣٨ ٢٠٠
الكويـــت	٨ ٥٣٠	٨ ٣٣٠	٨ ٢٨٤	٩ ٢٠٠
العــراق	٧ ٥٠٠	٩ ٧٠٠	٩ ٨٠٠	١٠ ٨٠٠
الامارات العربية المتحدة	٦ ٩٠٠	٧ ٠٠٠	٧ ٠٠٠	٧ ٢٠٠
قطــر	١ ٧٠٠	٢ ٠٠٠	٢ ٢٠٠	٢ ٢٠٠
عمــان	١ ٣٠٠	١ ٢٥٠	١ ٣٨٠	٢ ٠٨٥

وبربط عدد السكان في كل قطر عربي خليجي على حدة بمجموع العوائد النفطية التي يحصل عليها يتضح لنا ان كثيراً من هذه الاقطار تتوافر لديها عوائد نفطية تفيض عن حاجتها وتودعها البنوك الاجنبية وتقدر به (٣٨ مليار دولار لعام ١٩٧٨ .

كما ان اكتشاف النفط في بلدان الخليج العربي مع قلة عدد سكانها جعلها مركز جذب للايدي العاملة ، وادى الى تدفق اعداد كبيرة اليها ، مما كان له اثر بارز في ازدياد حركة الاستيراد . وبقي ان نقول ان زيادة الدخل القومي لبلدان تلك المنطقة زادت القوة الشرائية للفرد . ومع زيادة متطلبات الحياة وتنوعها ازدادات حركة استيراد مختلف السلع التجارية .

وقد اعطى هذا الواقع المنطقة بصورة عامة ثقلاً اقتصادياً كبيراً بالنسبة الى العالم. ومن هنا تبرز اهمية مضيق هرمز باعتباره المنفذ الوحيد لهذه المنطقة الى دول العالم جميعاً ، وعن طريقه تمر جميع صادراتها ووارداتها . ومن معرفة الامكانات الاقتصادية للمنطقة ، وبالذات النفط العربي ودوره في الاقتصاد العالمي نستطيع ان ندرك اهمية هذه المنطقة بالنسبة الى المجموعة البشرية .

١ ـ ضخامة احتياطي منطقة الخليج العربي من النفط

قدّر الاحتياطي النفطي للمنطقة في بداية عام (١٩٧٨) بحوالى (٥٣,٣) مليار طن ، فيما كان مجموع الاحتياطي العالمي (٩٥,٢) مليار طن اي بنسبة (٥٦ بالمائة) من مجموع الاحتياطي العالمي فقط . وثمة تقديرات اخرى تؤكد ان مجموع احتياطي النفط العربي لا يقل عن ثلثي احتياطي النفط العالمي . وبملاحظة الجدول رقم (٢) نستطيع ان نلم بتطور الاحتياطي النفطي العربي ونسبته الى احتياطي العالم .

جدول رقم (٢)

الاحتياطي النفطي لمنطقة الخليج العربي
ونسبته الى الاحتياطي العالمي (بملايين البراميل)

السنـة	الاحتياطي العربي	الاحتياطي العالمي	النسبة المئوية
١٩٧٥	٣٥٢,٠٩٦	٧١٥,٦٩٧	٤٩,٢
١٩٧٦	٣٥٩,٦٦٢	٦٥٨,٦٨٦	٥٤,٦
١٩٧٧	٣٦٤,١	٦٤٠,٤	٥٤,١٧

وعليه تبدو اهمية المنطقة باعتبارها تحتوي على اكثر من نصف مخزون العالم من النفط .

٢ ـ نسبة انتاج نفط المنطقة الى الانتاج العالمي

تعتبر منطقة الخليج العربي اكبر منتج للنفط في العالم . ويوضح الجـدول رقم (٣) كمية الانتاج النفطي العربي ونسبته الى الانتاج النفطي العالمي خلال السنوات الواقعة بيـن ١٩٧٤ و١٩٧٦ .

جدول رقم (٣)

الانتاج النفطي العربي ونسبته الى الانتاج النفطي العالمي
(بالالف برميل يومياً)

السنـة	الانتاج النفطي في الخليج	الانتاج النفطي العالمي	النسبة المئوية
١٩٧٤	٢١٨٧٠	٥٧٩٧٠	٣٧,٧٣
١٩٧٥	١٩٦١٠	٥٤٠٤٢	٣٦,٢٩
١٩٧٦	٢٢٠١٠١	٥٦٠٣٢	٣٩,٢٨

من هنا يمكن تصور مـدى اهمية المنـطقة بـالنسبة الى الاقتصـاد العالمي من حيث انتـاج الطاقة التي لا غنى عنها . ومما يزيد هذه الاهمية ان معظم الانتاج يصدر الى خارج المنطقة على شكـل خامـات ، وان نسبة مـا يستهلك قليـل جداً لا تتجـاوز (٥ بـالمـائـة) من مجمـوع الانتاج .

٣ ـ صادرات المنطقة من النفط الخام

يعتبر النفط اهم سلعة تصدر من مناطق الخليج العربي الى دول العالم . وكما ذكرنا فـإنه عـلى الرغم من ضخـامة انتـاج النفط فإن مقـدار ما يستهلك منـه لا يتجاوز (٥ بـالمائـة) من

مجموع الانتاج ، وهذا نتيجة الاوضاع الاقتصادية التي عاشتها المنطقة ، اضافة الى ان الدول الاستعمارية لا تشجع قيام صناعة ثقيلة في هذه المنطقة على الرغم من توافر كافة المتطلبات لقيامها ، وذلك في محاولة منها لابقاء ظروف التخلف في المنطقة واعتمادها كاسواق لتصريف منتجاتها المختلفة من السلع الاستهلاكية وبالتالي سحب عائدات النفط منها .

ومن خلال تحليل بسيط لانتاج كل قطر من اقطار الخليج العربي من النفط ونسبة ما يصدر منه الى دول العالم نستطيع ان ندرك اهمية هذه المنطقة الحيوية من العالم .

فقد كانت النسبة المئوية من النفط الخام للسنوات ١٩٧٤ ـ ١٩٧٦ كالتالي :

الدولــة	نسبة الصادر من النفط الخام (٪)		
	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦
الامارات العربية المتحدة	١٠٠	٨٤,٤	٩٤,٧
ايران	٩٥	٩٢,٦	٩١,٥
البحريـن	٦٣,٣	٦٧,٩	٦٨
العــراق	٩٠	٩١,٣	٩٠,٣
قطــر	١٠٠	١٠٠	١٠٠
الكويــت	٩٦	٩٥,٢	٩٥,٥
المملكة العربية السعودية	١٠٠	١٠٠	٩٦,٥

وعليه فإن منطقة الخليج العربي تكون قد صدّرت نسبة كبيرة جداً من انتاجها في المدة الواقعة بين ١٩٧٤ و ١٩٧٦ بلغت :

السنــة	نسبة الصادر من مجموع انتاج المنطقة من النفط الخام (٪)
١٩٧٤	٩٦,١٢
١٩٧٥	٩٣,٩٠
١٩٧٦	٩٣,٦٦

اما في سنة ١٩٧٧ فقد بلغ مجموع الصادرات ٢٠,٠٣ مليون برميل يوماً في حين كان انتاجها (٢٣,٢٨) مليون برميل يومياً أي بنسبة مقدارها ٩٤ بالمائة من مجموع الانتاج . واذا علمنا ان القسم الاعظم من هذه الصادرات يمر عبر مضيق هرمز ادركنا مدى اهمية هذا المضيق الحيوية بالنسبة الى دول المنطقة ، ومدى الضرر الذي يصيب اقتصادها في حال نشوب اي خطر يتهدد الملاحة عبر هذا المضيق المهم .

ويوضح الجدول رقم (٤) حجم الصادرات من النفط المار عن طريق مضيق هرمز من ١٩٧٤ الى ١٩٧٥ بالنسبة الى الانتاج الاجمالي للنفط وصادراته عموماً :

جدول رقم (٤)

السنـــة	الصادر عن طريق مضيق هرمز	النسبة الى الصادرات	النسبة الى الانتاج
١٩٧٤	٢٠ ٠٨٢ ٠٠٠	٩٩,٨ (٪)	٩٢ (٪)
١٩٧٥	١٤ ٨٣١ ٠٠٠	٨١ (٪)	٧٦ (٪)

وتحظى سوق نفط الخليج العربي في عـدة مناطق من العـالم باهميـة عظمى وفي الاسواق الدولية لرخص اسعاره ، ووفرة انتاجه ، وجودة نوعيته وكثـافته . ولـذلك فـإن اعتماد العـالم عليه كبير جداً ، وسيبقى الموقع الجغرافي للنفط العربي عظيم الاهمية حتى نهاية عصر النفط اذا تعذر العثور على مناطق نفطية جديدة بالقرب منه .

جدول رقم (٥) يوضح واردات الدول الصناعية الغربية من النفط العربي :

جدول رقم (٥)

واردات الدول الصناعية الغربية من النفط العربي
(بآلاف البراميل يومياً)

الجهـــة المستــوردة	السنـــة		
	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦
دول السوق الاوروبية المشتركة	١١٤٤٥	٩٥٣١	١٠١٦٠
اليابـــان	٤٨٣٣	٤٥١٩	٤٦٢٠
الولايات المتحدة الامريكية	٣٤٧٧	٤١٠٢	٥٢٠٠
المجمـــوع	١٩٧٥٥	١٨١٥٢	١٩٩٨٨
المستورد من النفط العربي	١٠٥٩١	٩٨٤٥	١١٦٤٢
نسبة المستورد من النفط العربي (٪)	٥٣,٦	٥٤,٢	٥٨,٢

اما الجدول رقم (٦) فيوضح نسبة ما تحصل عليه كـل دولة من مجمـوع النفط المنتج في الخليج العربي :

علماً بأن بعض الاحصائيات الاخرى قد ذكرت ارقاماً تزيد كثيراً عن هذه الارقام .

٤ ـ حجم التبادل التجاري بين دول المنطقة

ذكرنا في الفقـرة السابقـة حجم الصادر من سلع منـطقة الخليـج العربي الـذي يمر عبـر مضيق هرمز وهو حلقة الوصل الوحيدة لمنطقة الخليـج العربي بـالعالم الخـارجي ، واتضح ان نسبـة كبيرة جـداً من صادراتهـا تصل الى (٩٠ بـالمائـة) تمر عبـر هذا المضيق . امـا بـالنسبـة

للواردات فلا يكاد يختلف الحال فإن ما يقارب الـ ٩٠ بالمائة من مجمل الواردات يمر عبر هذا المضيق .

والجدول الآتي يوضح حجم الصادر والوارد لاقطار الخليج خلال عام ١٩٧٥ فقط .

جدول رقم (٦)

نسبة واردات العالم من نفط الخليج العربي

الجهـة المستـوردة	نسبة الواردات من نفط الخليج العربي (٪)
اوروبا الغربية	٣٦
اليابـــان	١٢
اسيا والشرق الاقصى	١٨
امريكا اللاتينيـــة	١١
الولايات المتحدة الامريكية	٨
افريقيـــة	٤
الشرق الاوسط	٢
اوروبا الشرقيـــة	٢
كنـــدا	٢
اوستراليـــا	٢
غيرهـــا	٢

جدول رقم (٧)

صادرات اقطار الخليج العربي ووارداته ، لسنة ١٩٧٥

الاقطـار العربية	الصـــادرات	الـــواردات
الامارات العربية المتحدة	٢٩١٠ مليون دولار	١٢٩٥ مليون دولار
البحريـــن	٤٨٦ مليون دينار	٤٢٠ مليون دينار
العـــراق	٢٠٨٧٣ مليون ريال	٢٤٨ مليون دينار
قطـــر	٢٠٢٤٩ مليون ريال	١٦٢١٦ مليون ريال
الكويـــت	٢٥٠٥٤ مليون دينار	٦٤٣٦ مليون دينار
المملكة العربية السعودية	٤٨٤٢ مليار ريال	٢٣٢٥ مليار ريال

هذا ويقدر ما يمر بمنفـذ الخليج العـربي عند مضيق هـرمز من نفط المنـطقة بنحـو (١٥) مليون طن يومياً ، كما يقدر عدد الناقلات التي تدخل فيـه او تخرج منـه بنحو ٤٨ نـاقلة يوميـاً اي بمعدل ناقلة واحدة كل نصف ساعة .

وتشير الاحصائيات المتوافرة الى ان عدد البواخر التي وصلت الى الموانىء العراقية خلال عام ١٩٧٥ بلغ ٨٢٨ باخرة وعدد البواخر المغادرة خلال السنة نفسها بلغ ٨٢٧ باخرة . وفي دولة الكويت بلغ عدد البواخر القادمة والمغادرة خلال العام نفسه ١٦١٥ باخرة . وفي عام ١٩٧٦ بلغ عدد البواخر التي وصلت الى الموانىء العراقية ٨٩١ باخرة في حين بلغ عدد البواخر المغادرة ٨٩٢ باخرة .

من هنا نستطيع ان ندرك اهمية هذا المضيق الكبيرة بالنسبة الى دول المنطقة ، والى دول العام اجمع ، وتأثيره الكبير في اقتصادها وبالذات ما يتعلق بتصدير النفط ، اذ يمر معظم نفط المنطقة عبر هذا المضيق متوجهاً الى مختلف بقاع العالم .

خاتمـــــة

نرى من كل ما تقدم ان مضيق هرمز مهم جداً للملاحة الدولية وللاقتصاد الدولي . ومما يزيد في اهميته كونه الممر الوحيد لبحر شبه مغلق استعمل منذ القدم ويستعمل الى يومنا هذا من شعوب العالم اجمع كممر مائي جيد للاتصال والتجارة الدوليين. وعليه فإنه يعتبر من اهم المضايق الدولية قاطبة .

كما ان المرور فيه يخضع للنظام المقرر للملاحة في المضايق الدولية الذي اقره القانون الدولي ، ويجب ان يترك حراً للملاحة الدولية ، وليس من حق اي دولة اتخاذ اجراءات من شأنها ان تعرض الملاحة فيه للخطر ، لما في ذلك من ضرر كبير على مصالح دول العالم عموماً ودول المنطقة بصورة خاصة .

الفصل السادس عشر

الأهمية الجغرافية لمضيق باب المندب في الملاحة البحرية العربيّة

صبري فارس الهيتي

اولاً : نبذة جغرافية عن المضيق وجزره

مضيق باب المندب هو المدخل الجنوبي للبحر الاحمر الذي يعتبر بمثابة بحيرة عربية بجميع شواطئه . ويبلغ طول شاطئه الآسيوي ٢٠٠٠ كلم تمتلكها خمسة اقطار عربية هي اليمن الديمقراطية ، وجمهورية اليمن ، والسعودية ، والاردن ، وفلسطين المحتلة . ويبلغ طول شاطئه الافريقي ١٤٠٠ كلم وتقع عليه اربعة اقطار عربية اخرى هي مصر ، والسودان ، وارتيريا ، وجيبوتي .

ويقع مضيق باب المندب بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية حيث يشرف عليه منها قطران عربيان هما اليمن الشمالية واليمن الديمقراطية الشعبية ، وبين افريقية حيث تشرف عليه كل من اريتريا التي تسيطر عليها اثيوبيا وجيبوتي . وهو يربط البحر الاحمر بخليج عدن والمحيط الهندي ، كما انه الممر المائي الذي يصل المحيط الهندي بالبحر المتوسط عن طريق البحر الاحمر ثم قناة السويس .

وتشطر جزيرة البريمي مضيق باب المندب الى قناتين ، شرقية عرضها ٣,٢ كلم وعمقها اقل من (١٠٠) قدم ، واخرى غربية عرضها حوالى ١٤ كلم وعمقها الف قدم . وتتم كل الملاحة المائية عملياً عبر القناة الغربية على طول طريق يبعد مسافة ٣ كلم عن جزيرة بالبريمي و ١١ كلم عن الساحل افريقي .

ويدخل مضيق باب المندب المياه الاقليمية لثلاثة اقطار عربية هي اليمن الشمالية ، واليمن الجنوبية ، وجيبوتي ، وكذلك المياه الاقليمية لاريتريا التي هي الآن تحت السيطرة الاثيوبية . وتحتل الخطوط الساحلية لهذه الاقطار الاربعة مواقع استراتيجية بالنسبة للعمليات

الجوية والمدفعية والبحرية في المنطقة ، كما ان موانئها الرئيسية كميناء عدن وجيبوتي والحديدة وآساب ومصوع تستخدم من قبل سفن كثير من الدول . وقبل اغلاق قناة السويس ـ وتأثرها بعد اعادة فتحها ـ كان ميناءا عدن وجيبوتي ، وهما اكبر الموانىء في المنطقة واكثرها كفاية من حيث الادارة ، يحتلان المركزين الرابع والسادس بين موانىء العالم من حيث ازدحام حركة المرور . كما يوجد كثير من الجزر الصغيرة التي يشرف بعضها على مضيق باب المندب او يقع على مقربة منه ، والتي لموقعها اهمية استراتيجية لكونه يمكنها من السيطرة على الملاحة في المنطقة او التدخل في شؤونها .

ومن هذه الجزر جزيرة البريمي وهي الموقع الاكثر استراتيجية داخل المضيق نفسه ، نظراً لتحكمها بمدخل البحر الاحمر الجنوبي، وقربها من الاراضي اليمنية ، اذ لا تبعد عنها سوى ٤,٨ كلم ، وقربها من الساحل الافريقي الذي تبعد عنه ٣٣ كلم . وهي الآن تحت سيادة اليمن الديمقراطية الشعبية ، ويبلغ طولها ٥ كلم وعرضها ٢,٤ كلم ويسكنها عدد قليل من السكان(١٧٠٠نسمة) يزاولون مهنة التجارة والصيد البحري . وقد كانت هذه الجزيرة منذ سنة ١٨٥٧ تحت السيطرة البريطانية . ونظراً لاهميتها فقد حاولت بريطانيا التي كانت تستعمر جميع اجزاء اليمن ان تتشبث بالبقاء فيها . ولذا فإنها اعلنت في ١٩حزيران/يونيو١٩٦٧ عن خطتها في الاحتفاظ خارج مياه عدن بقوة بحرية مزوّدة بقاذفات القنابل تعمل في محيط نصف قطره دائري فسيح ، وتستطيع ان تحمل كميات كبيرة من الاسلحة التقليدية داخل نطاق يمكنها من الوصول الى جنوب الجزيرة العربية بسهولة .

الا ان الوطنيين في الجنوب العربي (قبل تسميته اليمن الديمقراطية) ادركوا هذه الخطة ومغزاها وايقنوا ان بريطانيا تعمل على فصل هذه الجزيرة المهمة عن بلادهم عندما تحصل على الاستقلال (نالت جمهورية اليمن الديمقراطية استقلالها في ٣٠ تشرين الاول / اكتوبر عام ١٩٦٧) . ولذلك فقد طالب ممثلو الثورة في الامم المتحدة بضرورة النص صراحة على ان الجنوب العربي هو عدن والمحمية الشرقية والغربية وجزر البريمي وكوري موري وسومطرة وقمران وغيرها من الجزر الساحلية . وهذا ما تم فعلاً ، فقد استطاعت اليمن الديمقراطية ان تحتفظ بثلاث جزر من ضمنها البريمي، وان تبعد بريطانيا عنها .

ثم عاودت الحكومة البريطانية الفكرة في ٢٩ حزيران / يونيو ١٩٧٦ حينما اعلن وزير خارجيتها في مجلس العموم انه يسعى الى وضع جزيرة البريمي تحت اشراف دولي حماية لخطوط الملاحة البحرية المتجهة الى قناة السويس ، لان البريطانيين يتصورون انها ستتوقف اذا وقعت الجزيرة في ايد غير صديقة .

ومن الجزر الاخرى جزيرتا قمران وسومطرة التابعتان الى اليمن الديمقراطية وارخبيل دهلك (وهو يتبع لاثيوبيا) . ومجموعة جزر حنيش التي تقع في المدخل الجنوبي للبحر الاحمر تجاه مضيق باب المندب ، وهي غير مأهولة بالسكان وسطحها جبلي ، وتعود ملكيتها الى اليمن الديمقراطية . ثم جزر ابو علي وجبل الزبير وجبل الطير ، وتقع في مدخل باب

المندب ويقرب بعضها من ساحل اريتريا بحوالى ١٣ كلم ، وقد سلمتها بريطانيا قبل جلائها عن المنطقة الى اثيوبيا .

وتبعد جزيرة زقر (ذكور) مسافة ٣٣ كلم غرب رأس المتبنة في اليمن الشمالية ، وهي اكبر الجزر واكثرها ارتفاعاً ، مما يعطيها ميزة خاصة في متابعة التحركات البحرية في البحر الاحمر ، وقد قامت بريطانيا بتسليمها الى اثيوبيا . ثم جزر حالب وفاطمة وتقع قرب جزر حنيش وهي موضع خلاف بين اثيوبيا واليمن الشمالية .

ومن الجزر الاخرى التي تقع قرب مضيق باب المندب وتتبع لاثيوبيا في الوقت الحاضر جزيرة هليب التي تقع على مسافة ٢٠ كلم جنوب شرقي ميناء عصب وتبلغ مساحتها ٤٠ كلم٢ ، وهي خالية من السكان . وقد حاول العدو الصهيوني استئجارها من اثيوبيا في نيسان / ابريل ١٩٧٠ لاقامة قاعدة عسكرية عليها الهدف منها تأمين المسار المائي الى خليج العقبة ، وللمساومة في تحقيق الشروط التي طالبت بها حول شرم الشيخ وخليج تيران ، بعدما فتح الكيان الصهيوني لنفسه منفذاً على البحر الاحمر يربطه بشرق افريقية وآسيا وبقية اجزاء العالم ،ولاسيما بعدما تأكد من عدم الاستفادة من قناة السويس لاغلاقها في وجه الملاحة الخاصة به (على ان سماح الرئيس المصري الراحل السادات لسفن العدو الصهيوني بالمرور في قناة السويس هو وضع وقتي سوف لا يستمر طويلاً) .

وقبيل التوقيع على الهدنة في ٣ نيسان / ابريل ١٩٤٩ بين الاردن والكيان الصهيوني ، قام هذا الاخير باحتلال قرية (ام رشرش) على خليج العقبة بتاريخ ١٠ آذار / مارس ١٩٤٩ وحوّلها الى ميناء باسم « ايلات » مخالفاً بذلك نصوص الاتفاقية .

وقد تقدم الاردن بعدة شكاوى حول الموضوع ولكن دون جدوى ، لأن الكيان الصهيوني كان مصراً على ايجاد ذلك المنفذ له . ولذا فقد اعلن في ٢٥ حزيران / يونيو ١٩٥٢ ان ميناء ايلات اصبح ميناء للكيان الصهيوني . وبعد ذلك اخذت دولة العصابات الصهيونية تطالب باعتبار خليج العقبة خليجاً دولياً ومياهه كذلك . كما حدثت عدة تطورات حول جزيرة البريمي التي اعتبرها الكيان الصهيوني مركزاً خانقاً لملاحته في المدخل الجنوبي للبحر الاحمر . وقد تمّت هذه التطورات سنة ١٩٦٧ وبعدها عندما صرّح بعض المسؤولين في عدن بضرورة اغلاق مضيق باب المندب بوجه الملاحة الصهيونية بواسطة جزيرة البريمي . كما طالبت وزارة الخارجية في اليمن الديمقراطية بتاريخ ٢٣ شباط / فبراير ١٩٧١ بادراج الموضوع في جدول اعمال الجامعة العربية ، وقد شاركتها في هذه المطالبة عدة حكومات عربية اخرى، لأن الكيان الصهيوني كان في ذلك العام يسعى الى استئجار جزر في مضيق باب المندب (تتبع الى اثيوبيا) لاستخدامها في التحكم بالملاحة في البحر الاحمر ورصد اي تحرك بحري للاقطار العربية المتاخمة له.

ثم هناك مجموعة جزر دهلك التي هي كناية عن مجموعة من الجزر الصغيرة تقع شرقي

مصوع ويبلغ عددها حوالى ١٠٠ جزيرة ، اهمها دهلك الكبيرة ويبلغ طولها ١٦٠ كلم وتبعد عن مصوع ٤٠ كلم ، وعن عصب ٣٥ كلم ، وتغطي ارضها تربة صالحة للزراعة يسكنها عدة آلاف من السكان العرب الرحل . وفيها مطار صغير ، كما فيها عدة رادارات . وقد ركز الكيان الصهيوني اهتمامه على هذه الجزر نظراً لاهمية موقعها الجغرافي والاستراتيجي على مدخل البحر الاحمر مقابل جزر حنيش العربية . (انظر الخارطة المرفقة) .

وهناك جزر اخرى تقع بعيداً نسبياً عن مضيق باب المندب ، كجزيرة ابو عيل التي تقع شمال شرقي جزيرة زقر بمسافة ٥ كلم ، وفي الجزء الغربي منها فنار اتوماتيكي ، وهي باشراف اثيوبيا ، وجزيرة قمران التي تعتبر اكبر جزر المنطقة واكثرها سكاناً ، وجزر فرسان التي تسيطر عليها السعودية .

ثانياً : اهمية مضيق باب المندب في الملاحة الدولية

ولمضيق باب المندب اهمية كبيرة جداً لانه المدخل المؤدي الى البحر الاحمر ، ولأنه يربط المحيط الهندي بالبحر المتوسط عن طريق قناة السويس وعن طريقه يتم عبور السفن التجارية والناقلات النفطية من افريقية جنوب الصحراء ومن آسيا الى اوروبا وامريكا .

ولقد ازدادت هذه الاهمية بازدياد استهلاك النفط خلال عشر السنوات الماضية من سنة ١٩٧٠ الى ١٩٨٠ بمقدار ٨٣,٧ بالمائة ، اي من ٢٢٦٣ مليون طن عام ١٩٧٠ الى ٤١٥٧ مليون طن عام ١٩٨٠ . ويعتبر النفط السلعة الاولى في التجارة العالمية . فقد بلغ نصيبه عام ١٩٧٢ حوالى ٥٧ بالمائة من مجموع التجارة الدولية . ويأتي انتاج الشرق الاوسط بالدرجة الاولى من مجموع الانتاج العالمي ، فقد ساهم بانتاج نسبة منه مقدارها ٣٨,٥ بالمائة .

وقد استوردت الدول الغربية والولايات المتحدة من الخارج ١٥,٢ مليون برميل يومياً عام ١٩٨١ ، منها ٩ ملايين برميل من الوطن العربي . وتعتبر قناة السويس افضل الطرق التي تسلكها ناقلات النفط التي تتجه من الخليج العربي الى الاسواق الاوروبية والولايات المتحدة الامريكية ، لما لها من اثر على تقصير المسافة مقارنة مع الطريق الذي تسلكه تلك الناقلات حول رأس الرجاء الصالح . ويلاحظ مثلاً ان المسافة بين لندن والكويت عن طريق الرأس تبلغ ١٣٤٣٧ ميلاً بحرياً تنقص الى ٧٤٨٨ ميلاً اذا استعمل طريق قناة السويس .

كما يحقق استخدام القناة في رحلة من بومباي في الهند الى اوروبا على البحر الاسود وفراً معدله ١٨٠ بالمائة ، وهو الفرق بين ٤١٧٤ ميلاً بحرياً بالقناة وحوالى ١١٨١٤ ميلاً بحرياً عبر رأس الرجاء الصالح . وفي رحلة ما بين عبادان في الخليج العربي ولندن تحقق القناة وفراً في المسافة يساوي ٧٥ بالمائة عما هي عليه بطريق رأس الرجاء الصالح ، ويمثل الفرق ما بين ٦٥٠٠ ميل بحري بالقناة وحوالى ١١٣٠٠ ميل بحري عبر رأس الرجاء الصالح .

كما تحقق القناة وفراً نسبته ٣١ بالمائة في رحلة بين طوكيو وروتردام في هولندة . ومن ناحية اخرى فإن الرحلة عبر الطريق البحري بين لندن والخليج العربي لا تستغرق اكثر من ٦٥ يوماً عن طريق القناة ، وتستغرق ١٣٥ يوماً عن طريق الرجاء الصالح . وقد حدثت تغييرات كثيرة حول طبيعة الملاحة في قناة السويس والبحر الاحمر فتوقفت الملاحة في قناة السويس عقب الاعتداء الصهيوني في ٦ حزيران / يونيو ١٩٦٧ ثم فتحت مرة اخرى عقب اقتحامها بالقوة في حرب تشرين الاول / اكتوبر عام ١٩٧٣ ، مما ادى الى ارغام الكيان الصهيوني بضغط من القوة العربية المسلحة على الانسحاب من الضفة الشرقية للقناة بعد وجود استمر اكثر من ست سنوات وحال دون انتزاع العوائق الغارقة في القناة والافراج عن السفن المحتجزة فيها .

ففي عام ١٩٦٧ كانت قناة السويس مهيأة لاستقبال ما يزيد عن ٩٠ بالمائة من الاسطول العالمي لناقلات النفط العالمية في ذلك الوقت . اما باقي السفن فقد كان غاطسها اكبر من أن يمر بالقناة ، ولذا فقد كانت تستخدم طرقاً ملاحية اخرى . وبعد اغلاق القناة ، وحتى تتمكن الدول المستوردة للنفط من تغطية حاجاتها ، اضطرت الى زيادة حجم الناقلات ، وادى هذا الاتجاه الى ان اصبح ما يزيد على ٤٠ بالمائة من اسطول الناقلات العالمي ذا حمولة مقدارها ربع مليون طن ، وحتى ٣٥٠ الف طن . ولا تتمكن هذه الناقلات من المرور في قناة السويس سواء أكانت فارغة ام مشحونة . على ان النفط الخام الذي يمكن أن تفيد القناة من مروره فيها جزء من التجارة العالمية به فقط . ويمكن للناقلات العملاقة ان تستعمل في نقل الخام الذي لا يمكن أن يستعمل القناة ، كذلك الذي يصدّر الى اليابان وهو جزء ضخم من التجارة العالمية من النفط الخام ويبقى بعد ذلك ما يكفي لتنشيط قناة السويس .

فقد بلغ عدد الناقلات التي تزيد حمولتها الساكنة على ١٠ آلاف طن في بدء عام ١٩٧٤ ٣٢٩٣ ناقلة ، مجموع حمولتها ٢١٢ / ١٧٩/ ٠٠٠ طن منها ٢٢٩١ ناقلة مجموع حمولتها ٦٥/٧٩٢/٠٠٠ طن اي اكثر من ٣٠ بالمائة من المجموع العالمي ، لا تزيد حمولة الواحدة على ٦٠ الف طن ، ويمكنها أن تمر في القناة في ظروفها الحاضرة . فإذا اضيفت اليها الناقلات التي تزيد حمولتها على ٦٠ الف طن ولا تزيد على ١٠٠ الف طن ومجموعها ٤٤٧ ناقلة ومجموع حمولتها ٣٤/٧٨٦/٠٠٠ طن ، وبعضها يمكن أن يمر محملاً جزئياً او فارغاً ، يكون المجموع الذي يمكن ان يستعمل القناة بشكل او بآخر حوالى ٤٥ بالمائة من اسطول الناقلات العالمي .

كما ان برنامج التحسين الذي سيتم والذي يتضمن التوسيع والتعميق سوف يمكّن السفن بغاطس ٥٣ قدماً من المرور في القناة ، ومن ثم يمكن للناقلات من حمولة ١٥٠ الف طن ان تمر في القناة مملوءة ، والناقلات من حمولة ٣٠٠ الف طن ان تمر فارغة . وهذا ما يضيف اهمية جديدة على طريق البحر الاحمر ومدخله الجنوبي مضيق باب المندب .

ثالثاً : الموقف الدولي من مضيق باب المندب

ربما كان الكيان الصهيوني من اكثر الدول البعيدة عن المضيق اهتماماً بمسألة السيطرة على هذا الممر المائي . فمنذ عام ١٩٥٦ وهي تستخدمه لكسر طوق عزلتها الاقليمية واقامة علاقات تجارية مع بلدان افريقية وآسيا . وعلى الرغم من ان كثيراً من الدول الافريقية قد قطعت علاقاتها الدبلوماسية بالكيان الصهيوني نتيجة حرب اكتوبر / تشرين الاول ١٩٧٣ ، فإن علاقات بعض هذه الدول الاقتصادية بالكيان قد بقيت مستمرة . كما ان لها علاقات متينة بالانظمة العنصرية في جنوب افريقية . وكانت ايران مهتمة بمضيق باب المندب لسببين اولهما ، انها كانت تزود الكيان الصهيوني بما يقارب ثلثي حاجاته من النفط بواسطة ناقلات آتية من ايران ومتجهة الى ميناء ايلات عبر مضيق باب المندب . والثاني ان المسؤولين في ايران يدركون أن ناقلات النفط المتجهة من عبادان وجزيرة خرج الى اوروبا ستمر بالبحر الاحمر ، ولذلك فإنهم كانوا بين الداعين الى قيام سيادة جماعية على مضيق باب المندب وتوفير الملاحة للسفن الايرانية في هذا المضيق دون عوائق في وجهها .

اما الاقطار التي تشرف على مضيق باب المندب ، وهي اليمن الديمقراطية واليمن الشمالية ، واثيوبيا (التي تسيطر على اريتريا) ، وجيبوتي ، فإنها تصر على ان القانون الدولي يمنحها الحق في فرض حصارها على اجزاء باب المندب التي تقع ضمن مياهها الاقليمية ، وذلك في زمن الحرب .

والموقف النهائي للاقطار الثلاثة الاولى الآن هو انه يحق للسفن ذات الطابع غير العدائي التي تخص كل الدول ان تمر في المضيق . ولم يبق حتى الآن سوى القليل جداً من التحصينات العسكرية العصرية على جزيرة البريمي والجزر الاستراتيجية الاخرى . وترغب عدة دول غربية ، مثل الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا والمانيا الغربية ، تساند مصالح الكيان الصهيوني في المنطقة في ان تخضع مياه مضيق باب المندب لادارة دولية تعمل للسيطرة عليه وابقاء الملاحة فيه مفتوحة امام سفن وناقلات جميع الدول على اختلاف جنسياتها . وبهذا يتحقق ما تهدف اليه دولة الكيان الصهيوني من ابقاء البحر الاحمر مفتوحاً امام سفنها المتجهة نحو ميناء ايلات . كما ان هناك بعض الدول العربية التي لها شواطىء على البحر الاحمر مثل مصر والسودان تشارك تلك الدول هذا الرأي وهذه الرغبة دون الالتفات الى المصلحة القومية العليا .

اما رأي العراق في هذا المجال فقد اوضح بشكل جلي ، وهو ان الدعوة الى ما يسمى (امن البحر الاحمر) هي دعوة مرتبطة بالسياسة الاستراتيجية الرجعية الهادفة الى تأمين خط مواصلات النفط . هذا فضلاً عن الاهمية الحيوية للبحر الاحمر بالنسبة للشؤون العسكرية والاقتصادية الاخرى .

وقد وقف العراق من هذا المشروع موقف المعارض ودعا الى عروبة البحر الاحمر معتبراً ان هذه الدعوة صحيحة وتنسجم مع الواقع لأن البحر الاحمر هو في الحقيقة بحيرة عربية ، وان اي تغيير يحدث في البلدان المحيطة بالبحر المذكور في الاتجاه التقدمي سيؤدي الى حصول الحركة العربية على موقع استراتيجي مهم في الصراع ضد العدو الصهيوني في هذه المنطقة ذات الاهمية الحيوية لبقائه ولصلاته بافريقية وبعض انظمتها العنصرية المتحالفة معه .

كما ينبغي ان تعزز قوة الاتجاهات العربية التقدمية في الاقطار المحيطة بالبحر الاحمر ليكون هذا البحر فعلاً بحيرة عربية تستخدم وفق متطلبات المصلحة القومية العربية العليا ، وان يتمّ التصدي لجميع الاتجاهات والمخططات المشبوهة التي تعمل في خدمة استراتيجية الاستعمار والرجعية .

المراجــع

انطوني ، جون ديوك . « البحر الاحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي . » **مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية** : السنة ٢ ، العدد ٥ ، كانون الثاني / يناير ١٩٧٦ .

حزب البعث العربي الاشتراكي . **التقرير السياسي للمؤتمر القومي الحادي عشر ، تشرين الثاني ١٩٧٧** . بغداد : الحزب ، ١٩٧٧ .

رفعت ، عصام . « القناة والتشابك الاقتصادي الدولي . » **السياسة الدولية** : السنة ١١ ، العدد ٤٠ ، نيسان (ابريل) ١٩٧٥ .

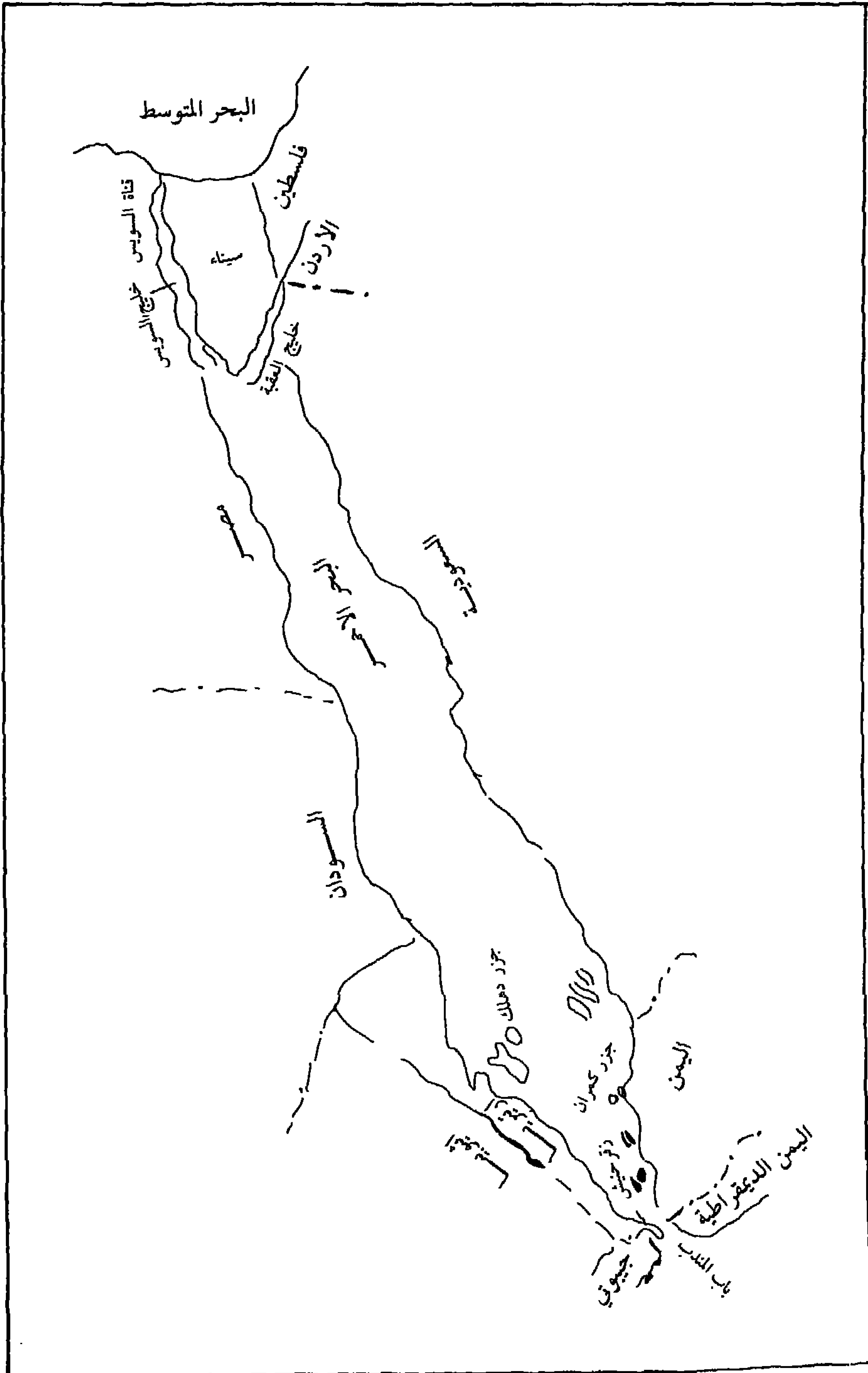
الزبيدي ، محمد حسين . « اطماع الكيان الصهيوني في البحر الاحمر ومضيق باب المندب . » **الخليج العربي** : العدد ٩ ، ١٩٧٨ .

سلطان، حامد . **مشكلة خليج العقبة** . القاهرة : دار المعرفة ، ١٩٦٧ .

الصقر ، ابراهيم . « نقل البترول عبر قناة السويس . » **السياسة الدولية** : السنة ١١ ، العدد ٥ ، نيسان (ابريل) ١٩٧٥ .

مقلد ، اسماعيل صبري . **مخططات القوى الدولية لاحتواء قناة السويس** .

اهمية باب المندب في المواصلات البحرية



الفصل السابع عشر

المواصلات الجوية في الوطن العربي

رشيد صالح العلي

مقدمـــة

يمثـل قطاع النقـل والمواصـلات دوراً مهماً في تحقيق التقـارب بين الامم ، وفي اختـزال الزمن المطلوب لانجاز فعالية ما ، وذلـك نتيجة الابتكـارات والتحسينات التي فـرزها التـطور العلمي والتكنـولوجي في الفتـرة التي عقبت الحرب العـالمية الثـانية . وفي مجـال المـواصـلات الجوية يتعاظم الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل الجوي في تحقيق اطـار من التكامـل القطاعي والاقتصادي والتقارب الفكري بين اقطار وابناء الوطن العربي ، بمـا يتلاءم ومتـطلبات اشبـاع الطلب على خدمة النقل ، ذلك الـطلب الناشيء عن الـزيادة السكـانية والنمـو الاقتصادي ، والتطور الاجتماعي ، وعن الموقع الجغرافي المتفرد للوطن العربي ، كحلقـة وصـل بين ثـلاث قارات ، تضم ما يزيد على ثمانين بالمائة من سكان المعمورة .

إن اخذ هذه العوامل بنظر الاعتبار ، يحتم عـلى المعنيين في هـذا القطاع تنسيق الخـطط وتحقيق نوع من التعاون فيها بين شـركات الـطيران العـربية لمـواجهة هـذه المتطلبـات ، ورسم استراتيجية عربية موحدة بهدف الوصول الى التكامل في انشطة هذا القطاع ، منعاً للازدواجية التي تسود القطاع حالياً في كثير من فعالياته ، واتباع سياسة الترشيد في بناء الاساطيـل الجويـة والمطارات بما يؤمن التشغيل الاقتصادي الامثل لها وتسهيل عملية تعبئتهـا ووضعها في خـدمة المجهـود الحربي بشكـل سليم ومثمر ، خـاصة ان الـوطن العربي تحيق بـه الاخـطار من كـل جانب ، ويستقر في قلبه عدو غاصب لا يخفي نياته العدوانية والتوسعية .

ولأجل السير على الطريق الصحيح لا بد من معـرفة الـواقع الحـالي الذي يسـود نشاط النقل الجوي العربي ، وهو ما سنحاول رسم صورته العامة في هـذا البحث كخطوة اولى عـلى الطريق تاركين لجهود المعنيين في الوطن العربي مواصلة السير لتحقيق ما نصبو اليه .

اولاً : شركات الطيران العربية

كانت شركات الطيران العربية عند انتهاء الحرب العالمية الثانية شبه معدومة ، وإن وجدت فإنها لا تملك من مقومات النجاح سوى النزر اليسير . ولكن مع بدء تحرر الاقطار العربية من السيطرة الاستعمارية التي كانت تخيم على اكثرها ؛ ومع تنامي الامكانات المادية لكثير منها نتيجة اكتشاف الثروات النفطية والمعدنية فيها ، شهد عقد الخمسينات والستينات من هذا القرن ، نمو وتطور الشركات القائمة وولادة شركات جديدة ، حتى اصبح عددها في الوقت الحاضر ، يزيد على عشر شركات .

إن جميع هذه الشركات مملوكة من قبل الدولة ، او تساهم الدولة فيها بنسبة كبيرة ، وذلك بسبب الاستثمارات المالية العالية التي تتطلبها نشاطات هذا القطاع . وهذه النقطة يمكن اعتبارها رمزية من جانب ، وعقبة من جانب آخر . فنتيجة امتلاك الدول لهذه الشركات فإن المشرفين عليها والموجودين في مراكز اتخاذ القرار فيها ، هم موظفون او اجراء لدى حكوماتهم ،يحتم عليهم وضعهم هذا الالتزام بالخط السياسي ، او الموقف المحدد لحكومتهم من المشاريع الوحدوية ، او مشاريع التكامل الاقتصادي التي تقترح في اجتماعات الاتحادات النوعية العربية . لذا نرى ان الحماسة لموضوع ما ، او الجدية في بحثه ، تتذبذب من اجتماع لآخر، تبعاً للجو السياسي العام الذي يسود العلاقات العربية . هذا من ناحية ، اما من الناحية الاخرى ، فنرى ان لامتلاك شركات الطيران العالمية لبعض اسهم شركات الطيران العربية دوراً حاسماً غير منظور في افشال مشاريع التكامل العربي المستندة الى الاعتبارات القومية بالدرجة الاولى ، وليس الى جدواها الاقتصادية ، اذ ان هذه الشركات الاجنبية تنظر لاي مشروع - وهي محقة بذلك - من خلال الاسس التي دعتها لامتلاك الاسهم اصلاً ، وهي اسس قائمة ابتداء على الاعتبارات التجارية . لذا ، ولتجاوز هذه العقبة ، يفترض في حكومات هذه الشركات شراء الاسهم المملوكة للشركات الأجنبية ، وإن كان الامر خارج قدراتها وامكاناتها المادية ، فتغيير صفة المساهمة من اجنبية الى عربية عن طريق تملك الاقطار العربية المقتدرة لهذه الاسهم ، او اللجوء الى صناديق التمويل العربية ، في محاولة لتغطية كلفة نقل ملكية هذه الاسهم ، ويمكن من تحرير ارادة القرار من الضغط الاجنبي الذي يمارس من خلال العمل في مجالس ادارة هذه الشركات .

تشكل شركات الطيران العربية بمجموعها قوة لا يستهان بها في مجال النقل الجوي حيث يبلغ عدد الشركات العربية سبع عشرة شركة تتفاوت في قدراتها وامكاناتها وموجوداتها من شركة الى اخرى ، وتمتلك هذه الشركات ما مجموعه (٢٨٤) طائرة عاملة حالياً يخدمها ما يزيد عن سبعين الف منتسب في مختلف الاختصاصات ، وهذا الامر يجعلها لو اتحدت من كبريات شركات الطيران العالمية ، بل اكبرها . ويوضح الجدول رقم (١) مقارنة لموجودات الشركات العربية مع بعض الشركات العالمية العملاقة .

اما فيما يخص القوى العاملة في الشركات العربية ، فإن عدد منتسبي الشركة . نسبة الى ما تمتلكه من طائرات ، يتفاوت من شركة الى اخرى ، تبعاً لفلسفة التشغيل التي تتبعها الشركة ، ولطريقة وموقع القيام باعمال الصيانة والعمرة للطائرات ، وما اذا كان ذلك يتم لدى الشركة وبكوادرها ام لدى الشركات الاجنبية . كما أن لعدد النقاط التي تخدمها الشركة ولمقدار طول شبكة خطوطها تأثيراً على حجم هذه القوى من خلال فتح المكاتب والمحطات في هذه النقاط . ويوضح الجدول رقم (٢) عدد منتسبي كل شركة ، وما تملكه من طائرات ، ونسبة ما يصيب الطائرة الواحدة من حجم العمالة المستخدمة ، مع ملاحظة ان عدداً كبيراً من طائرات بعض الشركات هي من الانواع المتوسطة او الصغيرة المخصصة للطيران الداخلي او الخدمة الخاصة ، والتي لا تحتاج الى اعداد كبيرة من الفنيين والموظفين لادارتها ، مثال ذلك طيران الخليج والخطوط الجوية الليبية . وفيما يخص الشريحة المهمة من القوى العاملة التي تتمثل في طوائف القيادة والاقسام الفنية فإننا نجد أيضاً تفاوتاً فيما يصيب الطائرة الواحدة من هذه الاختصاصات للاسباب التي وردت آنفاً ، او لطبيعة الغالبية العظمى من رحلاتها ، فكلما كان خط الرحلة قصيراً بحيث تتمكن الطائرة من الذهاب والعودة ضمن ساعات الطيران المقررة للطيار كما هي الحال لشركات المغرب العربي مع اوروبا ، تتقلص او تنتفي الحاجة لتهيئة طوائف قيادة احتياطية او بديلة في نقاط الوصول ، او النقاط الوسيطة . ويوضح الجدول رقم (٣) توزيع الكوادر الفنية في قسم من الشركات العربية ، وما يصيب الطائرة الواحدة من هذه الكوادر .

إن استقراء واقع القوى العاملة في الشركات العربية ، وخصوصاً في الاختصاصات الفنية والتجارية ، يشير الى نسبة كبيرة من غير العرب فيها ويلاحظ هذا بشكل واضح لدى شركات اقطار الخليج العربي وليبيا ، وهذه نقطة جديرة بالاهتمام ، بسبب كون طبيعة واسلوب عمل هذه الكوادر اقرب ما يكون الى سياق العمل في القوات الجوية لذلك فإنهم يمثلون الرديف او الاحتياط الجاهز القابل للتدريب خلال فترة وجيزة لتأدية المهام العسكرية خلال الحروب ، مما يحتم ضرورة تعريب كوادر شركات الطيران تحوطاً لاحتمالات المستقبل ، وما يتهدد الوطن العربي من مخاطر . ولنا أمل ان تستطيع اكاديمية الطيران العربية التي اقر انشاؤها مؤخراً وبعض معاهد الطيران العربية القيام بهذه المهمة خصوصاً ان النسبة الكبرى من الطائرات التي تملكها الخطوط العربية مجهزة من شركة واحدة ، مما يسهل معه تهيئة هذه الكوادر وتدريبها في غير دولة الشركة عندما لا توجد معاهد وتسهيلات التدريب في تلك الدولة .

ثانياً : العلاقات المهنية بين الشركات

تتمتع جميع شركات الطيران العربية بعضوية الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) كما تشكل فيما بينها اتحاداً اقليمياً نوعياً هو الاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO) لذا فإن

العلاقات بين شركات الطيران العربية محكومة بتعليمات وقرارات هذين الاتحادين ، ولا تزال دون مستوى ما تتطلبه المصلحة القومية ، على الرغم من وجود بعض الاتفاقات الثنائية للتشغيل المشترك لقسم من قطاعات شبكة خطوطها . اما علاقات شركات الطيران العربية ، بالشركات الاجنبية فغالباً ما تكون على صيغة اتفاقات فنية مهنية ، تتناول زوايا التدريب ، والصيانة ، والعمرة الدورية ، والفحوص الرسمية للطائرات لتوافر الامكانات ، والخبرة لدى الشركات الاجنبية ، وفي بعض الحالات تكون هذه العلاقة بشكل احتكار لتشغيل خط مباشر بين بلدان هذه الشركات .

إن دعم اكاديمية الطيران العربية ، وتطوير معاهد الطيران العربية ، وحصر تدريب منتسبي الخطوط العربية فيها، جهد الامكان ، ستؤدي تدريجاً وتلقائياً الى تعزيز اواصر العلاقات المهنية فيما بين الخطوط العربية ، نتيجة تقارب الافكار والمعالجات ، ولما تخلقه الدراسة والتدريب من علاقات زمالة بين الدارسين والمتدربين تتحول الى علاقات صداقة شخصية ، سيكون لها ـ حتماً ـ تأثير ايجابي على القرارات التي ستتخذ من قبل هؤلاء عند عودتهم الى شركاتهم وعند تقديم بعضهم حتماً مع مرور الزمن الى مراكز القرار في شركاتهم .

ثالثاً : خطوط الطيران الحالية

يمتد الوطن العربي بحد ذاته على رقعة كبيرة من وجه المعمورة ، وتفصل بين اغلب مناطق التجمعات السكانية فيه مسافات شاسعة من الاراضي الجرداء والصحراوية الامر الذي يجعل السفر بطريق البر عملية مرهقة ، وخطوة غير مرغوب فيها ، ويرجح اللجوء الى الوسيلة الايسر والاسرع الا وهي النقل الجوي، إضافة الى ما ادى اليه خلق الكيان الصهيوني ووجوده في موقع القلب من الوطن العربي من قطع السبل البرية بين مشرقه ومغربه ، مما جعل الانتقال جواً الوسيلة الوحيدة للتنقل بين اجزاء الوطن العربي . ونتيجة ما سبق لنا ذكره من تعدد شركات الطيران وكثرتها وامتلاك كل منها لخطوطها الخاصة ، اخذت شبكات الخطوط العربية تغذي وتغطي النقاط العربية كافة (اي عواصم الاقطار العربية) ، اما بشكل مباشر بين كل نقطة والنقاط الاخرى ، او بتوسط نقطة اخرى في حالات محدودة بالنسبة لمعظم الشركات ولكن هل يكفي هذا لارضاء رغبات وطموحات وحاجات المواطن العربي ؟ إن الجواب حتماً هو بالنفي ، اذ ان هذه الشبكة تربط عواصم الاقطار العربية ، او نقطتين في قطر واحد على الاكثر ، بسبب اختلاف وتعدد جنسيات شركات الطيران العربية ومعاملتها كأي ناقل اجنبي لا يحق له الهبوط الا في نقطة او نقاط متفق عليها في غير بلده ، وذلك تطبيقاً لقوانين وانظمة الطيران المدني .

كما أن هناك نقطة مهمة في تقويم فاعلية هذه الشبكة ، هي ما يصطلح عليه بكثافة التردد على الخط الواحد ، اي عدد الرحلات الجوية بين نقطتين خلال اليوم او الاسبوع

جدول رقم (١)

شركات الطيران العربية مقارنة ببعض شركات الطيران الاجنبية
من حيث عدد الطائرات وحجم العمالة المستخدمة

الشركـة	القوى العاملة (الف رجل)	عدد الطائـرات
الشركات العربية	٧٠	٢٨٤
الالمانية (لوفت هانزا)	٣٠	١٢١
البريطانية (BOAC)	٥٨	١٨١
العالميـة (TWA)	٣٦	٢١٢
الفرنسيـة	٣٣	١٠٠
الاسكندنافية (SAS)	١٧	٧٩
بان امريكان (PAA)	٣٦	١٣٣

المصدر : كشاف الطيران المدني لسنة ١٩٨١

جدول رقم (٢)

حصة الطائرة الواحدة من منتسبي الشركة

الشركـة	القوى العاملة	الطائرات	النسبة (رجل / طائرة)
الأردنية	٣٤٤٦	١٢	٢٨٧
التونسية	٣٦٤٢	١٢	٣٠٤
الجزائرية	٥٧٩٢	٣٢	١٨١
الجيبوتية	٢٢٠	٤	٥٥
الخليجية	٢٩٠٠	٢٤	١٢١
السعودية	١٦٠٠٠	٥٤	٢٩٦
السودانية	٢٤٠٠	٨	٣٠٠
السورية	٢٩٢٩	٩	٣٢٥
الصومالية	٢٧٠	٦	٤٥
العراقية	٥٠١٦	١٣	٣٨٦
الكويتية	٥٣٤٢	١٢	٤٤٥
اللبنانية	٥١٥٠	٢١	٢٤٥
الليبية	٣٦٠٠	٢٠	١٨٠
المصرية	٩٨٨٣	٢٦	٣٨٠
المغربية	٣٤٧٠	١٥	٢٣١
اليمدا	—	٧	—
اليمنية	—	٩	—
المجموع	٧٠٠٦٠(١)	٢٦٨(١)	٢٦١(١)

(١) باستثناء اليمن واليمدا .

المصدر : احتسب من : الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) ، نشرة الاتحاد الدولي للنقل الجوي ، ١٩٧٩ ، وكشاف الطيران المدني ، ١٩٨٠ - ١٩٨١ .

جدول رقم (٣)

الكوادر الفنية في بعض شركات الطيران العربية ، للسنة ١٩٧٩

الشركة	طيارون ومساعدوهم	بقية طاقم القيادة	الصيانة والعمرة	المجموع	عدد الطائرات	النسبة (رجل/ طائرة)
الاردنية	١٠٦	١٠٦	٥٤٥	٧٥٧	١٢	٦٣
التونسية	٨٨	٤٤	١٠٤٥	١١٧٧	١٢	٩٨
الجزائرية	٢٧٥	٤٣	١٢٥٨	١٥٧٦	٣٢	٤٩
السعودية	٤١٦	١٣٣	٢٤٢١	٢٩٧٠	٥٤	٥٥
السورية	٨٠	٣١	٦٨١	٧٩٢	٩	٨٨
العراقية	١٣٤	٩٦	١٢٧٥	١٥٠٥	١٣	١١٦
الكويتية	١١٧	٥٥	١٣٣٦	١٥٠٨	١٢	١٢٦
اللبنانية	٢٠٥	٥٦	١٤٠٦	١٦٦٧	٢١	٧٩
الليبية	١٥٨	٣٥	٦٥	٢٥٨	٢٠	١٣
المصرية	١٨٩	٥٦	١٦٧٦	١٩٢١	٢٦	٧٤
المجموع	١٧٦٨	٦٥٥	١١٧٠٨	١٤١٣١	٢١١	٦٧

المصدر : احتسب من : الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) ، نشرة الاتحاد الدولي للنقل الجوي ، ١٩٧٩ .

الواحد ، ويلاحظ في هذه الناحية ان مقدار التردد بين كثير من النقاط العربية لا يتعدى الرحلة الواحدة اسبوعياً ، في حين ترتبط هذه النقاط نفسها ، بنقاط متعددة في الدول الاوروبية برحلات كثيرة يبلغ تردد بعضها ثلاث رحلات يومياً ، وبالطبع يقف خلف مسببات هذه الحالة العوامل الكامنة وراء سفر المواطن العربي التي لا تعدو لدى الغالبية العظمى السياحة الترفيهية والتسوق، وذلك لانخفاض الوعي والمستوى الثقافي لاكثرية ابناء الوطن العربي ، مما يبعدهم عن السياحة العلمية او الرياضية ، وعن الرغبة في التعرف الى طبيعة وآثار وكنوز وطنهم . ويتطلب الامر ان تلعب اجهزة السياحة والاعلام في البلاد العربية دوراً نشطاً في تغيير ذهنية الفرد العربي ، وتوجيهه نحو السياحة العربية الداخلية بالتنسيق مع شركات الطيران العربية ومكاتب السفر . ونأمل ان يستطيع الاتحاد العربي للسياحة الذي رأى النور خلال الاشهر الماضية معالجة هذا الامر من خلال الخطط التي سيتبناها .

بالطبع ، هناك عوامل اخرى وراء كثافة الحركة الجوية بين البلاد العربية واوروبا غير السياحة الترفيهية ولعل اهم هذه العوامل ارتباط النشاط الاقتصادي في غالبية الاقطار العربية بالاقتصاد الغربي ، وما يستلزمه ذلك من سفر مستمر لرجال الاعمال من الجانبين لمتابعة الامور كما ان تنفيذ مشاريع التنمية والتطوير في الوطن العربي يتم في الاعم بواسطة شركات الانشاء الاوروبية مما يتطلب تنقلاً دائماً لكوادرها وعمالها ، اضافة الى وجود تجمعات كبيرة من

عمال اقطار المغرب العربي في دول جنوب غرب اوروبا وتنقلهم مرات عديدة في السنة بين محلات شغلهم ومواطن استقرار ذويهم واهاليهم .

إن العرب امة واحدة ، والوطن العربي مملوء بمواقعه الاثرية المشهورة عالمياً، وهو زاخر بالاماكن الدينية المقدسة ، لأنه موطن الوحي ومهبط الاديان ، ويحوي مناطق سياحية وترويحية عديدة وجذابة رغم كونها مجهولة لدى الاكثرية من ابناء الامة ، كما ان ارتفاع مدخولات اقطاره النفطية واستخدام هذه الموارد في التنمية كشفا الحاجة للايدي العاملة في هذه الاقطار . تلك الحاجة التي يفضل تغطيتها من فائض العمالة لدى الاقطار العربية الاخرى ، بدلاً من اتجاه هذا الفائض الى اوروبا ، واستيراد العمالة الاجنبية غير العربية . إن وضع الخطط الجادة لمعالجة هذه النقاط ستؤدي بالتدريج الى ازدهار حركة النقل الجوي بين الاقطار العربية تدريجياً وما يؤديه ذلك من تعرف المواطن العربي الى وطنه ، واطلاعه عن كثب على احوال اشقائه ، وتكوّن تقارب نفسي وثقافي وسلوكي بشكل طوعي لديه ، يخدم في حصيلته ما نصبو اليه جميعاً من التوحد السياسي .

رابعاً : حركة النقل الجوي

تطورت حركة النقل الجوي في المطارات العربية بتطور امكانات شركات الطيران العربية ، وتطور القدرة المادية للمواطن العربي ، والتقدم العلمي والتقني في حقل الطيران وما وفره من عوامل السرعة والامان . لذا نرى ان عدد المسافرين جواً من والى المطارات العربية قد قفز خلال ربع القرن الماضي من اعداد بسيطة تعد على اصابع اليدين الى معدلات كبيرة متصاعدة بنسبة نمو سنوية يراوح معدلها لمجمل حركة النقل الجوي العربي بين ٧ ـ ٩ بالمائة ، حتى وصل حجم المسافرين جواً من المطارات الدولية العربية الى ما يزيد على اربعة وعشرين مليون مسافر . ويبيّن الجدول رقم (٤) حركة النقل الجوي لقسم من الطائرات العربية لعام ١٩٧٨ ـ ١٩٧٩ ، مع نسبة التباين بين السنتين لكل مطار من المطارات المذكورة .

خامساً : المطارات والاساطيل العربية

نتيجة الامتداد الشاسع للوطن العربي ، ولتعدد الكيانات السياسية فيه ، فقد انتشر في ارجائه ما يزيد عن مائة مطار مدني اكثر من ربعها مطارات دولية قادرة على استقبال جميع انواع الطائرات ، بل ان بعضها من كبريات مطارات العالم من حيث التجهيزات ، والقدرة على الاستيعاب ، ولما كان النقل الجوي ونشاط الخدمات المكملة له يعتبران من الناحية التعبوية من الفعاليات الاساسية لدعم المجهود الحربي واستمرار القدرة القتالية في اثناء

الحروب ، فإن هذا العدد الكبير من المطارات ، يعتبر مؤشراً حسناً من هذه الناحية كما ان امتداد رقعتها الجغرافية يتيح لاكثريتها عمقاً استراتيجياً يؤمن حمايتها في الحروب الموضعية ، او المحدودة . ولكن هذا التبعثر في الوقت نفسه يتطلب امكانات وجهوداً اضافية لتوفير الحماية لها والدفاع الجوي عنها .

جدول رقم (٤)

حركة النقل الجوي في المطارات العربية

المطـــار	المسافرون (بالالف)		الزيادة كنسبة مئوية الى عدد المسافرين بالآلاف عام ١٩٧٩ (٪)
	١٩٧٨	١٩٧٩	
ابو ظبي	٦٨١	٨٠٠	١٥
البحرين	٩٤٧	٩٧٧	٣
بغداد	٨٩٩	٩٨٠	٨
بنغازي	٢١٦	٢٤٤	١١
بيروت	١٢٨٢	١٤٥٢	١٢
تونس	٢٥١٤	—	
جدة[1]	٢٢٨٠	٢٤٣٧	٦
دبـي	١٢٤٧	١٣٥٠	٨
دمشـق	٩١٩	٩٤٨	٣
الدوحـة	٥٦٦	٥٥٧	٢-
الشارقـة	٥٢	٥٦	٧
طرابلـس	٦٤٦	٦٥٨	٢
الظهران[1]	٩٣٨	١٠٦٢	١٢
عمان	١١٥٢	١٤٥٣	٢١
الكويت	١٧٣٣	١٨١٥	٥
المجموع	١٣٥٥٨[2]	١٤٧٨٩[2]	٩[2]

(١) ارقام مطاري جدة والظهران هي للناقلين الاجانب فقط .
(٢) باستثناء تونس .
ملاحظة عامة : تشير العلامة « ـ » الى ان البيانات غير متوفرة .
المصدر : احتسب من : المصدر نفسه .

اما من ناحية الاساطيل الجوية العربية فإن المصادفة وحدها ، والاعتبارات التجارية ، ومتطلبات تشغيل الخطوط ، قد جعلت اكثر من نصف طائرات الاساطيل العربية موحدة

الصنع ، ومن انتاج مجهز واحد ، وهذا الامر يسهل مهمة التدريب والتشغيل ، ويعزز احتمالات العثور على المواد الاحتياطية المطلوبة للغيار والعمرة بسهولة في مخازن شركات الطيران العربية ، وهي نقطة مهمة لاستمرار الطائرات في الخدمة اثناء الطوارىء والحروب .
اما اذا نظرنا الى مدى ملاءمة طائرات الاساطيل العربية لخدمة متطلبات المجهود الحربي ، فنجد ان حوالى ٥٦ بالمائة من مجموع الطائرات يعتبر طائرات استراتيجية ملائمة لمتطلبات القوات العسكرية ، اذ يوجد ما نسبته ٣٢ بالمائة من الطائرات بعيدة المدى مثل بوينغ ٧٠٧ و٧٤٧ولوكهيد ١٠١١ وما نسبته ٢٤ بالمائة من الطائرات متوسطة المدى مثل بوينغ ٧٢٧ وسوبر كارافيل والاير باص ، ويوضح الجدول رقم (٥) مكونات الاساطيل العربية حسب انواع الطائرات المستخدمة فيها .

جدول رقم (٥)

انواع طائرات الاساطيل العربية

نوع الطائرة	العـدد	
	في الخدمة	قيد الصنع
بوينغ ٧٠٧	٥٥	—
بوينغ ٧٢٠	١٩	—
بوينغ ٧٢٧	٣٨	٨
بوينغ ٧٣٧	٦٢	—
بوينغ ٧٤٧	١٩	٥
لوكهيد ١٠١١	١٧	٢
سوبر كارافيل	٤	—
ايرباص	٢	—
دي . سي . ٨	٥	—
فوكر ٢٧	٩	١
كونفير	٤	—
نورد	٥	—
طائرات صغيرة	٤٥	٢
المجموع	٢٨٤	١٨

المصدر : احتسب من : كشاف الطيران المدني ، ١٩٨٠ ـ ١٩٨١ .

سادساً : التقارب والاندماج بين شركات الطيران العربية

سعت الطليعة الواعية من ابناء الامة العربية الى تحقيق الوحدة العربية عبر وسائل عدة في مختلف الانحاء والميادين ، ولم تترك باباً ترى فيه بارقة امل لتحقيق ذلك او المساعدة عليه

الا وطرقته ، وكان ميدان النقل الجوي احد تلك الميادين التي نشط السعي خلالها ، وترجع بدايات الافكار لتكتيل الجهود العربية في هذا الميدان ، الى سنوات ولادة جامعة الدول العربية ، وما احدثته من فورة في نفوس المتحمسين لهذه الاهداف ، حين طرحت هذه الافكار ووافقت الاقطار العربية المشتركة في مؤتمر عاليه بلبنان عام ١٩٤٦ على مبدأ تكتيل الجهود في مجال النقل الجوي وبقي الامر مجرد فكرة الى ان اتخذ المجلس الاقتصادي قراراً في شهر ايار / مايو سنة ١٩٥٧ ، بتكليف الامانة العامة لجامعة الدول العربية باعداد مشروع انشاء شركة عربية للنقل الجوي . وقامت الامانة باعداد دراسات للمقارنة بين مشروع انشاء (اتحاد شركات الطيران العربية) على غرار كونسورتيوم الدول الاسكندنافية وآخر لتأسيس (مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية) . وبعد تحليل المشروعين وتمحصيهما من قبل الاقطار الاعضاء حصل مشروع مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية على الافضلية في اجتماع بغداد عام ١٩٦١ وبعدما عرض المشروع على المجلس الاقتصادي لجامعة الدول العربية وافق عليه بقراره المرقم (١٩١) المتخذ بتاريخ السابع عشر من نيسان / ابريل عام ١٩٦١ . وفي شهر تشرين الثاني / نوفمبر من السنة نفسها اقر السادة وزراء المواصلات العرب ذلك خلال اجتماعهم ببيروت ، وطلبوا بموجب قرارهم المرقم (٤) متابعة الاجراءات الكفيلة بتنفيذ المشروع ولكن اي خطوة عملية لم تتخذ ، بل بقي المشروع يدور في متاهات المراسلات والمكاتبات ، الى ان عرض مرة اخرى على اعلى سلطة في جامعة الدول العربية وهي مجلس الجامعة الذي وافق بتاريخ ٢١ آذار / مارس من عام ١٩٦٥ على قرار السادة وزراء المواصلات العرب آنف الذكر.

شهد عام١٩٦٧حدثاً مهماً في حقل الطيران ، هو تشكيل مجلس الطيران المدني للدول العربية ، وقد قامت الامانة العامة لجامعة الدول العربية باحالة المشروع عليه لاتخاذ اللازم بشأنه . وقام مجلس الطيران ومكتبه الدائم بجهود متواصلة لمتابعة اجراءات تنفيذ المشروع وتكللت جهوده بأن اصبحت اتفاقية مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية سارية المفعول بتوقيع خمسة عشر قطراً عليها،صادقت سبعة اقطار منها على الاتفاقية وهي الاردن وسوريا والعراق والكويت وليبيا ومصر ودولة الامارات العربية المتحدة وبلغت حصصها في رأس المال ٦٢ بالمائة عدا سوريا التي لم تحدد مقدار اكتتابها ، علماً أن ثلاثة اقطار فقط اكتتبت بما نسبته ٥٥ بالمائة من رأس المال ، وهي مصر (٢٠ بالمائة) والعراق (٢٠ بالمائة) والكويت (١٥ بالمائة) ونتيجة ذلك اعتبرت الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من ١٥ نيسان / ابريل عام ١٩٧٣ .

يلاحظ مما سبق ذكره الفترة الزمنية الطويلة التي استغرقتها المناقشات والتي كان سببها الرئيسي في اعتقادنا تضارب المصالح الخاصة مع المصلحة القومية . اضافة لما ذكرناه سابقاً من تأثير ونفوذ بعض المساهمين الاجانب او بيوت التمويل على صيغة المعالجة ، وقد دفع طول الفترة هذا وما تم تشخصيه من تخوف بعض الشركات من المشروع ، بمجلس الوحدة الاقتصادية الى تبني مشروع (اتحاد شركات الطيران العربية) فوافق المجلس عليه بمقتضى

القرار رقم (٥٦٥) المتخذ في دورته الثامنة عشرة المنعقدة في شهر كانون الاول / ديسمبر عام ١٩٧١ . وقد نصت المادة (٣٧) من مشروع اتفاقية الاتحاد ، على ان الاتحاد يعتبر قائماً بتوقيع ثلاثة من الاطراف المتعاقدة في الاقل ومصادقة الجهات المختصة في حكومات هذه الاطراف على ذلك ومن المؤسف انه لم تتم مصادقة اي دولة على المشروع الى الآن على الرغم من انه يعد خطوة متراجعة مقارنة مع مشروع المؤسسة ، حيث ان الامانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية ، وفيه قامت بادخال تعديل جوهري على المشروع الاصلي الذي اعد في اواخر الخمسينات ، هو استبعاد فكرة الادماج او التوحيد بين شركات الطيران العربية والاخذ بفكرة جديدة تدور حول انشاء اتحاد تنظيمي بين هذه الشركات، مهمته تنسيق تشغيل الخطوط بعيدة المدى . وقد اوضحت مذكرة التعديل ان ذلك سيقتضي بالضرورة ، تنسيق تشغيل بعض الخطوط المتوسطة التي يتطابق مسارها مع تلك الخطوط بعيدة المدى . ومن هنا نرى ان المشروع قد تبنى واعتنق الهدف الجوهري لمشروع مؤسسة الخطوط العربية وهو ربط الوطن العربي بالدول الاجنبية النائية ولكن بصيغة تنظيمية وقانونية مختلفة .

إن التعديل المشار اليه اعلاه يجعل من الاجدر الاخذ باتفاقية سارية المفعول هي اتفاقية مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية ـ بدلاً من انتظار اقناع الدول بالتوقيع على مشروع الاتحاد . اما التعلل بأن مشروع المؤسسة ، يخلق وضعاً تنافسياً مع الشركات القائمة حالياً فغير وارد ، إذ لم تشر اتفاقية المؤسسة ، الى شبكة الخطوط الجوية القائمة بل تطرقت الى الخطوط متوسطة المدى التي تقع على طرق الخطوط بعيدة المدى مع النص على ضرورة الحرص والتوفيق بين مصلحة المؤسسة ومصالح الشركات وعدم الاضرار بها . من ذلك نرى انه اذا كان الهدف واحداً فلا مبرر لشق طريق جديد للوصول الى الهدف ما دامت هناك اتفاقية سارية المفعول تؤدي بالنتيجة الى الهدف نفسه وقد اصبح الاختلاف بين المشروعين يكمن في الواقع في الوسيلة وليس في الغاية ، لأن الاتحاد يتكون من شركات الطيران العربية ، اما المؤسسة فتتكون من حكومات الدول الاعضاء المصدقة على الاتفاقية ، وهذا اسلم واضمن في مجال منح حقوق النقل والحصول على التسهيلات والاعفاءات فعلى الرغم من أن مشروع الاتحاد ، حاول معالجة هذه النقطة عن طريق النص في المادة (٤٩) بالزام دول الشركات بجملة امور ، من بينها حقوق النقل ، والتسهيلات والاعفاءات ، الا اننا نعتقد باستحالة تنفيذ ذلك ، لتعارضه في رأينا مع المبادىء العامة للمعاهدات والاتفاقات اذ كيف يمكن قانوناً لاتفاقية مبرمة بين مجموعة من الشركات الزام حكومات ليست طرفاً فيها؟ ونظراً لتأخر اتخاذ اي خطوات عملية لتنفيذ اي من المشروعين فقد اتخذ بعض الشركات العربية ، انطلاقاً من اعتبارات ذاتية وتجارية بحتة قرارات بتشغيل بعض الخطوط بعيدة المدى التي كان مخططاً لها ان تشغل من قبل الهياكل المقترحة بموجب مشاريع التوحد او الاندماج ، موضوع البحث ، تشغيلاً مشتركاً مع شركة اخرى . وبالفعل قامت كل من الخطوط الجوية السورية والخطوط الجوية الاردنية على تشغيل خط شمال الاطلنطي .

إزاء هذا التطور وعدم حصول اي تقدم فيما يخص المشاريع المقترحة ، قرر السادة

الوزراء المتخصصون بشؤون الطيران التجاري في الاقطار العربية تأليف لجنة من ممثلين عن جامعة الدول العربية ، ومجلس الطيران المدني للدول العربية ، ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، لاعادة دراسة الامر من جوانبه كافة ، وبيان ما تصل اليه بهذا الشأن . وبدأت اللجنة اجتماعاتها بالفعل في القاهرة ، بتاريخ ٥ كانون الثاني / يناير ١٩٧٧ ، واطلعت على رسالة الامين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي ، والمتضمنة وجهة نظره التي تتلخص بعدم حماسة شركات الطيران العربية ، للمشاريع المطروحة ، وفي انها تفضل اللجوء الى اسلوب التشغيل المشترك ، خاصة ان من مهام الاتحاد تنسيق استثمار الخطوط بعيدة المدى بصورة مشتركة بين اعضائه .

اوضحت اللجنة ، مع تحفظ مجلس الوحدة الاقتصادية ، انها استناداً الى الحقائق التي وضعت امامها ، والى الدراسات السابقة ، والتطورات التاريخية للموضوع ، فإنها ترى ان الصيغة المثلى ، التي تحقق الهدف المنشود ، هي اسلوب التشغيل المشترك بدلاً من انشاء جهاز جديد يخضع لضغوط المنافسة من جانب الشركات العربية والاجنبية على السواء واوصت بعقد اجتماع مشترك بين مجلس الطيران واتحاد النقل الجوي باعتبارهما أساساً الجهازين المتخصصين بالطيران ، للتوسع في دراسة الموضوع . وقد عقد الاجتماع المطلوب في الدار البيضاء . وبعد دراسة مستفيضة للمشروعين وللآراء المستجدة والدروس المستقاة من قيام بعض الشركات العربية بالتشغيل الفعلي لقسم من الخطوط بعيد المدى ، وتبادل وجهات النظر بين مختلف الوفود ، استقر الاجتماع على ما يلي :

١ ـ فائدة التعاون العربي لتشغيل خطوط جوية بعيدة المدى مع مراعاة الاخذ بالاسلوب الملائم لشركات الطيران العربية الذي لا يضر بمصالحها الاقتصادية ولا يشكل ازدواجية لها ولذا فإنه يمكن تحقيق هدف مشروع مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية بصيغة افضل من خلال التشغيل المشترك الذي لا يضر بمصالح الشركات العربية .

٢ ـ نظراً لاتساع رقعة الوطن العربي ، وتعدد نقاط الانطلاق منه ، وتباين المصالح الاقتصادية ، فإنه من المناسب العمل لايجاد عدد من مشاريع التشغيل المشترك يكون الانضمام اليها من قبل شركات الطيران العربية طوعياً ومتفقاً مع قناعاتها الاقتصادية .

٣ ـ لما كانت التطورات العملية الفعلية قد تخطت بعض الاحداث ، فقد انتفت الحاجة الى اجراء المزيد من الدراسات الاقتصادية المتعلقة بالمشاريع المطروحة ، خاصة ان دراسات بعض مشاريع التشغيل المشترك قد قطعت اشواطاً لا يستهان بها ، وهي خط الشرق الاقصى ، وخط امريكا الجنوبية ، وخط امريكا الشمالية .

٤ ـ يوصي الاجتماع بأن يكون التشغيل المشترك ، وفق اسس اقتصادية كخطوة مرحلية وبموجب الاساليب السائدة دولياً لمثل هذا النوع من التشغيل .

٥ ـ حث الشركات التي تدخل تجربة التشغيل المشترك للخطوط بعيدة المدى بتزويد الخبرة

المكتسبة الى الشركات العربية الاخرى المهتمة بالامر .

٦ ـ ابلاغ هذا الموقف الموحد الى السادة الوزراء العرب المتخصصين بشؤون الطيران التجاري ، وكذلك الى جامعة الدول العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية وتكليف المكتب الدائم لمجلس الطيران المدني والامانة العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي ، بتبني هذا الموقف نيابة عن هيئات الطيران المدني وشركات الطيران العربية في اي لقاء تتم الدعوة اليه مستقبلاً .

وإزاء هذا الموقف ، اصدر مجلس الوحدة العربية قراراً بتاريخ ١٥ حزيران / يونيو ١٩٧٧ يقضي بصرف النظر عن مشروعه بشأن اتحاد شركات الطيران العربية الذي تبناه منذ عام١٩٧١ ،كما أن المجلس الاقتصادي لجامعة الدول العربية قرر في شهر ايلول / سبتمبر من السنة نفسها العدول عن مشروع مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية ، مع حث الدول الاعضاء للعمل على تشجيع شركات الطيران العاملة لديها ، والاخذ بالمشاريع التي تؤدي في حصيلتها الى امكانية تحقيق اهداف المشاريع الملغاة . وبذلك اصيبت طموحات بعض العاملين في حقل الطيران بنكسة من جراء ذلك ، ولكننا نأمل ان تفرض مجريات الامور مستقبلاً ، ما يدعو الى العودة الى التفكير بالعمل الجماعي المشترك ، خاصة ان التجربة الاخيرة التي اقدمت عليها كل من الخطوط الجوية الاردنية ، والخطوط الجوية العراقية ، بالاتفاق على صيغة عمل مشتركة تعتبر خطوة متقدمة نحو الهدف القومي حققت نتائج مشجعة ، مع ان عمر التجربة لم يتجاوز السنة الواحدة ومن اهمها :

ـ التسويق المشترك على خطوط الشركتين كافة .

ـ التشغيل المشترك لبعض الخطوط الرئيسة ذات الاستثمار الكبير كرحلات الشرق الاقصى والبرازيل .

ـ خفض اجور السفر بين القطرين نتيجة اعتبار النقل الجوي بينهما نقلاً داخلياً ادى الى الغاء الرسوم الملاحية واجور الخدمات .

ـ حقق توحيد مناهج واساليب تدريب الطيارين ، واستصدار رخص الطيران وشهادة القيادة المقبولة لدى كلا الناقلين ، الاستثمار الامثل للموارد البشرية المتاحة .

كما أن تأسيس شركة طيران الخليج المملوكة لاربعة اقطار خليجية ، هي البحرين وقطر ودولة الامارات العربية وسلطنةعمان ،وثبوت ملاءمة الخطوة اقتصادياً لحجم السوق التي لا تستوعب او لا يمكن أن تغذي اربع شركات منفصلة قد يدفعان شركات الطيران العربية الى اتخاذ خطوات مماثلة خاصة بالنسبة لبعض مسارات شبكتها التي لا تحقق نسبة امتلاء مقاعد جيدة . وبذلك تكون الاعتبارات التجارية والاقتصادية البحتة عاملاً يؤدي بطريقة غير مباشرة الى الهدف النهائي الذي يصبو اليه الجميع .

سابعاً : نظرة مستقبلية

بعد هذا العرض قد يتساءل المرء كيف السبيل الى تنشيط ودعم حركة النقل الجوي بين البلاد العربية ؟ لقد راود هذا السؤال اذهان الكثيرين من المعنيين بالطيران وحركة النقل الجوي ، وتبادلوا بشأنه الافكار ووجهات النظر في اللقاءات العربية والدولية، حتى ان بعض هذه التطلعات اصبح اهدافاً ثابتة تبنتها المنظمات والهيئات العربية على اساس انها قابلة للتطبيق ، من وجهة النظر العربية ، وذات فائدة للاطراف المعنية كافة . وان ما سنطرحه من افكار ومقترحات ما هو في الواقع الا انعكاس لما تضمنته خطط مجلس الطيران المدني للدول العربية ، ومذكرات السيد امين عام المجلس ، وبخاصة مذكرته المقدمة الى اجتماع الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية ، للمجلس التي انعقدت في مدينة عمان للفترة من ٢٩ حزيران / يونيو الى ١ تموز / يوليو ١٩٨٠ ولعل اهم ما ورد فيها هو :

١ ـ فصل النقل الجوي في القطاعات العربية عن نطاق الاتحاد الدولي للنقل الجوي فيما يتعلق بآلية تحديد الاجور والاسعار ويعتبر هذا الاجراء حجر الاساس في وضع سياسة خاصة للنقل الجوي بين البلاد العربية ، كما يعتبر امراً طبيعياً ما دامت شركات الطيران الاجنبية لا تتمتع أساساً بحق النقل في القطاعات العربية.

٢ ـ قيام الاتحاد العربي للنقل الجوي بوضع الاسعار وتحديدها بالنسبة للقطاعات العربية بالمشاركة مع ممثلي السلطات الحكومية المختصة في الاقطار العربية ويعتبر هذا استكمالاً للمقترح الاول ، ويستدعي أن تتولى سلطات الطيران المدني العربية تهيئة واعداد المتخصصين بشؤون الاسعار لديها .

٣ ـ اعتبار الاسعار التي توافق عليها السلطات الحكومية المختصة حداً اقصى ومنح شركات الطيران حرية المباشرة بتقديم اسعار تقل عنها .

٤ ـ رفع القيود المفروضة على حقوق النقل الجوي للقطاعات العربية بالنسبة لشركات الطيران العربية حيث ان ذلك ، مقترناً بمنح حرية المنافسة في الاسعار سيؤدي الى توسيع شبكة الخطوط ، وتحقيقها للربط الجيد بين اجزاء الوطن العربي .

٥ ـ الغاء او خفض رسوم الطيران للشركات العربية .

إن هذه المقترحات ستؤدي في رأينا الى نتائج ايجابية لأنها ، ستدفع بشركات الطيران العربية الى العمل الجاد باتجاه خفض نفقات التشغيل بشكل ملموس بصورة منفردة او عن طريق التعاون الاقتصادي المشترك فيما بينها في مجالات سبقها اليها كثير من شركات الطيران الاجنبية ، كالتعاون في مجال الخدمات الارضية في المطارات وفي حقول التدريب ، وصيانة الطائرات والشراء التعاوني لمعدات الطيران او تبادل محركات وقطع غيار الطائرات . وطبيعي

ان خفض تكاليف التشغيل سيؤدي الى الانخفاض النسبي للاسعار او الحد من ارتفاعها بالنسبة للوطن العربي ، كما يؤدي الى تحسن مستوى الخدمات ويساعد على اتساع شبكة الخطوط الجوية ، وافتتاح خطوط جديدة وزيادة فرص المواطن العربي في الانتقال بين نقطتين في الوقت الملائم له كنتيجة حتمية وطبيعية لاطلاق حرية النقل .

كذلك تضمنت استراتيجية مجلس الطيران المدني للدول العربية وخطته الخمسية للاعوام ١٩٨١ ـ ١٩٨٥ جملة اهداف هي خلاصة لما تطمح اليه شركات الطيران وتأمل من الحكومات اتخاذ بعض الخطوات الشجاعة لتحقيقها ، خاصة ان القناعة تكاد تكون متوافرة لدى الجميع . ويمكن اعتبار الاهداف التالية اهم ما تضمنته الخطة :

ـ الاستمرار بسياسة التوجيه والتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي وترسيخ دور سلطات الطيران المدني في تجديد ومراقبة الاسعار .

ـ الترشيد المستمر لشبكة خطوط النقل الجوي بين الاقطار العربية بصيغة تؤدي الى سد الحاجة بصورة اقتصادية مع اعتبار النقل الجوي المنتظم الدعامة الرئيسية لذلك ، والاستفادة من الرحلات الجوية غير المنتظمة وتوحيد مبادىء تبادل حريات مثل هذا النوع من النقل وفقاً لطبيعة كل منه ودون الاضرار بسلامة اقتصاديات الخطوط المنتظمة .

ـ دعم شركات الطيران العربيةومساندتها حتى تبلغ مستوى التشغيل الاقتصادي من خلال المساعدة على التخطيط السليم وصولاً الى الاكتفاء بمواردها الذاتية والاستغناء عن الدعم المادي للحكومات ، باستثناء الخسارة الناجمة عن تشغيل الخطوط ذات الطابع السياسي .

ـ التنسيق والتعاون الاقليمي بين الاقطار العربية من حيث التعامل مع العالم الخارجي ، وتوحيد المواقف في المؤتمرات الدولية بما يخدم المصالح التجارية لشركات الطيران العربية في المجال الدولي بالنسبة للقطاعات المشتركة والاجنبية ومساندتها للتكاليف مع تغيرات الظروف الاقتصادية والنقدية الدولية .

ـ دعم الجهود الرامية الى تحديث وتطوير التسهيلات والخدمات الارضية في المطارت العربية .

ـ تبادل الاعفاء الضريبي والجمركي عن اعمال ومعدات شركات الطيران العربية والسعي لخفض او الغاء الرسوم المفروضة على الوقود الذي يجهز الطائرات العربية ، بما يضمن ايجاد فرص اقتصادية للناقل العربي لخفض الاسعار .

ـ الاستمرار بتشجيع اسلوب التشغيل المشترك على الخطوط بعيدة المدى مع التأكيد على انه حل مرحلي لا ينفي ضرورة انشاء شركة طيران عربية موحدة .

ـ حث الشركات على تطوير الشحن الجوي للبضائع وتشجيع تأسيس شركات عربية

خاصة به للتمكن من مسايرة الحاجات المتزايـدة والمساهمـة في حركـة التبادلات التجـارية بـين الاقطار العربية .

ـ انشاء مراكز متخصصة بالصيانة والتدريب على صعيد الوطن العربي وفي بقع جغرافية مختارة منه توفيراً للجهود ، واقتصاداً في النفقات مما سيكـون له تـأثير مبـاشر عـلى التكاليف ، وانعكاس على خفض الاسعار .

إن السعي المستمـر بسبيـل تحقيق هـذه الاهـداف مـع وجـود الـرغبـة الصـادقـة لـدى المسؤولين في الادارات العربية لتبنيها ، والاخذ بالمقترحات الهـادفة ، مـع ايمان الجميـع ، أن العمل في حدود الممكن يجب الا ينسينا الطموح، وانه سيقود حتماً وبتطور هادىء وعقلاني الى تحقيق حلم الجميع في رؤية طائرات (الشركة العربية المتحـدة للطيران) تجـوب السماء رافعـة علماً موحداً .

الفصل الثامن عشر

الاتصالات السلكية واللاسلكية في الوطن العربي

ميسر حمدون سليمان

مقدمــــة

تعرف الاتصالات السلكية واللاسلكية حسبما جاء بتعريف الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية بأنها : اي عملية تساعد المرسل على ارسال المعلومات ـ اياً كان اصلها وبأي صورة ممكنة سواء أكانت مكتوبة او مطبوعة او صوراً ثابتة او متحركة او احاديث او موسيقى او اشارات مرئية او مسموعة . . . الخ ـ الى واحد او اكثر من المرسل اليهم بأي وسيلة من وسائل النظم الكهرمغناطيسية ـ التراسل السلكي ، التراسل اللاسلكي ، التراسل الضوئي . . . الخ ـ او باستخدام بعض هذه النظم او كلها معاً . وتقوم شبكة الاتصالات مع شبكة النقل البري والسكك الحديدية والطرق المائية والجوية بدور مهم وفعال في البنيان الاساسي للدولة ، ويمكن ان يشبه عملها بالجهاز العصبي في جسم الانسان . فهي تلعب دوراً مهماً وحيوياً في التنمية الاقتصادية ، وتعتبر وسيلة سريعة لتبادل المعلومات دونها يظهر ارتباك واضح يؤدي الى تأثير سيء على النمو الاقتصادي في القطاعات كافة . كما أنها في الوقت نفسه تعتبر البدائل الكفيّة والمساعدة لشبكات النقل . وعلى سبيل المثال فإن استعمال التلكس والهاتف ، وتبادل المعلومات بين الحاسبات الالكترونية ، يعتبران بديلاً عن الاتصالات الشخصية التي تتطلب الانتقال لمسافات بعيدة . واستعمال البث التلفزيوني في التعليم والاعلانات والتثقيف يعتبر بديلاً للاجتماعات واللقاءات والمادة المطبوعة . وهكذا نرى ان لحسن شبكات الاتصالات اثراً فعالاً في الاسراع بالقضاء على التخلف الاقتصادي والاجتماعي والتجزئة التي فرضها الاستعمار ، وكرّسها وعمّق جذورها الوجود الصهيوني في الوطن العربي.

اولاً : اساليب تحقيق الاتصالات المعتمدة في الوطن العربي

يمكن أن نقسم الاتصالات الحديثة الى نوعين نسبة لاستخداماتها للاتصالات الدولية وهي :

١ ـ الاتصالات الارضية

وتشمل المايكروويف والكابلات المحورية سواء أكانت برية ام بحرية . وتستخدم هذه الاتصالات الارضية عادة بين الاقطار المتجاورة او المتقاربة جغرافياً او عبر البحار والمحيطات بالنسبة للكوابل البحرية .

٢ ـ الاتصالات الفضائية عبر الاقمار الصناعية

والاستخدام الامثل لها بالنسبة للاتصالات الدولية هو بين الاقطار والدول المتباعدة جغرافياً ، بحيث يصبح هذا النوع من الاتصالات افضل من الناحية الفنية واكثر اقتصاداً مقارنة بالاتصالات الارضية .

إن هذاالتوضيح لا بد منه قبل الولوج في دراسة شبكة الاتصالات للوطن العربي . إن جغرافية الوطن العربي تجعل منه وطناً ذا سعة وامتداد جغرافي كبير ، فالمسافة بين بغداد والدار البيضاء، تقارب الخمسة آلاف كلم ، كما أن انقسام الوطن العربي لاقطار متفرقة ، ووقوع هذا الوطن تحت الهيمنة الاستعمارية الغربية فترة من الزمن ، بالاضافة الى تنوع السيطرة الاستعمارية من بريطانية الى فرنسية قد زادت الطين بلة ، كما ان الوجود الصهيوني في وسط الوطن العربي قد احدث هوة جغرافية ، مما جعل تجاوزها لتحقيق الربط بين المشرق العربي الآسيوي والشمال الافريقي العربي، يتطلب اختيار مسارات اطول، وذات تكاليف اقتصادية اعلى. إن هذا الواقع وضمن هذه الخلفية قد ترك لنا وضعاً لا نحسد عليه بالنسبة للاتصالات بين الاقطار العربية ، فالعديد من الاقطار العربيةلاتملك اتصالات مباشرة مع اي قطر عربي آخر ، ومثال على ذلك موريتانيا وجيبوتي ، أو لها اتصالات بسيطة لا تفي بالحد الادنى ، مثل جمهورية اليمن العربية واليمن الديمقراطية والصومال . إن هذا الوضع يحتم تحقيق اتصالات بين الاقطار العربية على ثلاثة صعد هي :

أ ـ اتصالات ثنائية بين الاقطار العربية المتجاورة حيث الحركة الهاتفية عالية جداً مثل العراق والكويت ، وسورية ولبنان ، والجزائر والمغرب ، ومصر والسودان ، . . . الخ .

ب ـ اتصالات بين مجموعة اقطار عربية متجاورة ، مما يحتم ايجاد شبكة اتصالات تربط هذه الاقطار المتقاربة جغرافياً بحيث تتعدى هذه الشبكة متطلبات الاتصالات الثنائية الى متطلبات تمرير الحركة وتوسط قطر عربي بين قطرين آخرين . ومثال ذلك مجموعة اقطار المشرق العربي ، كالعراق وسورية ولبنان ، او مجموعة اقطار الخليج العربي كالكويت والسعودية والبحرين ، او مجموعة اقطار المغرب العربي كتونس والجزائر والمغرب وموريتانيا .

ج ـ اتصالات قومية شاملة ومباشرة بين الاقطار العربية كافة ، سواء أكانت بين اقطار المشرق والمغرب ام العراق مع السودان ام الجزائر مع الصومال . ولتحقيق مثل هذه الاتصالات تبرز اهمية الاتصالات الفضائية لتكمل الاتصالات الارضية وذلك بخلاف الاتصالات المذكورة في (أ ، ب)

اعلاه حيث في هاتين الحالتين تغطي الاتصالات الارضية الحاجة في هذا المجال . لتحقيق الاتصالات المعتمدة لا بد من الوقوف على ما يلي :

ـ هناك ملاحظة مهمة بالنسبة للاتصالات على الصعيد القومي ، فاتصالات الهاتف والتلكس بين العراق وتونس تتوسط دولاً اوروبية مثل فرنسا او ايطاليا ، وكذلك الحال بالنسبة لليمن العربية مع ليبيا . والامثلة كثيرة بالنسبة لاتصالات معظم الاقطار العربية غير المتجاورة مما يتطلب تجاوز هذه الحالة وايجاد اتصالات مباشرة دون توسط الدول الاجنبية . إن تجاوز ذلك سيحقق فوائد مادية وفنية ، والاهم من ذلك فوائد استراتيجية وامنية مهمة للاقطار العربية .

جدول رقم (١)

المحطات الارضية التي تعمل بواسطة الاقمار الصناعية
في الوطن العربي

القطـــر	المحطة	القمر الصناعي	تاريخ التشغيل
الاردن	بقعة ١ بقعة ٢	هندي اطلسي	٢٨ / ١٢ / ١٩٧١ ٣٠ / ٨ / ١٩٧٩
الامارات العربية المتحدة	ابو ظبي دبي رأس الخيمة	اطلسي هندي هندي	٢٩ / ٤ / ١٩٧٨ ٢٦ / ٩ / ١٩٧٥ ٢٦ / ٤ / ١٩٧٧
البحريـــن	رأس ابو جرجور رأس ابو جرجور	اطلسي هندي	١٤ / ٧ / ١٩٦٩ ٩ / ٢ / ١٩٨٠
تونـــس	ـ	اطلسي	٣١ / ١٢ / ١٩٨١
الجزائـــر	القادرية ١ القادرية ٣	هندي اطلسي	٢٥ / ٦ / ١٩٧٥ ٣ / ١١ / ١٩٧٧
الجماهيرية العربية الليبية	طرابلس ١ طرابلس ٢ طرابلس ٣	اطلسي اطلسي هندي	١٩ / ٢ / ١٩٧٩ ١١ / ٨ / ١٩٨٠ ١٥ / ٩ / ١٩٨٠
الجمهورية العربية السورية	سيدانه	هندي	٣٠ / ٣ / ١٩٧٨

يتبع

تابع جدول رقم (١)

القطـر	المحطة	القمر الصناعي	تاريخ التشغيل
السـودان	ام الهرز ام الهرز	اطلسي اطلسي	٢١ / ١١ / ١٩٧٤ ٣١ / ١٢ / ١٩٨١
الصومـال	كرآن	هندي	١ / ١٠ / ١٩٧٩
العـراق	دجيل ١ دجيل ٢	هندي اطلسي	١٥ / ٣ / ١٩٧٦ ١٤ / ٩ / ١٩٧٦
عمـان	الحجار ١	هندي	٢٤ / ٦ / ١٩٧٦
قطـر	دوحة ١ دوحة ٢	هندي اطلسي	١٠ / ٣ / ١٩٧٦ ٣١ / ١٢ / ١٩٨٢
الكويـت	ام العيش ١ ام العيش ٢ ام العيش ٣	هندي اطلسي هندي	٢٨ / ١٠ / ١٩٦٩ ٢١ / ٢ / ١٩٧٧ ١ / ٦ / ١٩٨١
لبنـان	العربانية ١ العربانية ٢	هندي اطلسي	٧ / ٩ / ١٩٦٩ ٣٠ / ٦ / ١٩٨١
مصـر	معادي	اطلسي	١٧ / ٧ / ١٩٧٨
المملكة العربية السعود.	رياض ١ رياض ٤ طائف	هندي اطلسي اطلسي	٢٩ / ١٠ / ١٩٧٠ ٢٩ / ٢ / ١٩٨٠ ٢٢ / ٣ / ١٩٧٦
اليمن	صنعاء ١ صنعاء ٢	هندي اطلسي	٢٩ / ٩ / ١٩٧٦ ١ / ١ / ١٩٨٢
اليمن الديمقراطية	رأس بوراكلي	هندي	٣٠ / ١ / ١٩٨١

ـ إن تحقيق التكامل في الاتصالات لا بد من أن يشمل ليس الاتصالات الهاتفية والبرقية والتلكس فقط ، بل يتطلب ايجاد اتصالات ذات قابلية للنقل الاذاعي والتلفزيوني ، لما في ذلك من فوائد اجتماعية وتربوية وإعلامية مباشرة. وضمن الواقع الحالي نجد ان العديد من الاتصالات

المتوافرة بين الاقطار العربية ، على الرغم من عدم كفايتها ، مقصورة على الهاتف والبرق ولا تتوافر قنوات للنقل الاذاعي والتلفزيوني .

ـ إن تحقيق الاتصالات بين الاقطار العربية ، لا يتطلب سبلاً للاتصالات فقط ، بل معدات طرقية في النهايات مثل مراكز للاتصال الدولي ، مع البدالات الخاصة بالخدمة الطوعية، وهذا اصلاً لا يتوافر في العديد من الاقطار العربية .

ـ كما أن تحقيق الفائدة القصوى من الاتصالات القومية العربية يتطلب اكتمال الشبكات القطرية في كل قطر ، بحيث تكون غير مقتصرة على تحقيق الاتصال بين العواصم العربية بل تشمل اصغر مدينة في السعودية مثلاً مع مدينة صغيرة اخرى في المغرب ، والواقع الحالي ، مع شديد الاسف لا يعكس ما هو مطلوب بل يبتعد عنه اشد البعد .

ثانياً : التطورات الحديثة التي ادخلت على شبكات الاتصالات

حدث في الوطن العربي في السنوات العشر الماضية تطور ملموس في حقل الاتصالات السلكية واللاسلكية وقد ساير هذا التطور النمو الاقتصادي والاجتماعي ، الذي حدث في العديد من اقطار الوطن العربي فلقد كانت الاتصالات الخارجية لجميع اقطار الوطن العربي خلال الفترة التي سبقت السبعينات (الخمسينات والستينات) من القرن الحالي سواء بين بعضها البعض، او بينها والعالم الخارجي ، تنفذ عن طريق محطات الارسال والتسلم اللاسلكي التي تعمل بواسطة الموجات اللاسلكية القصيرة (H.F) والتي كانت تعمل بشكل متناوب عدة ساعات يومياً لكل اتجاه (دولة) . وكان اول قطر عربي يتحول من العمل بواسطة هذه الطريقة غير المعتمدة في الاتصالات الى العمل عبر الاقمار الصناعية عن طريق المحطات الارضية، لتوفير اتصالات معتمدة ، وبسعات مناسبة تلبي الحاجات المختلفة ، هو البحرين عام ١٩٦٩ ، اعقبه كل من لبنان والكويت في العام نفسه ، ثم استمرت الاقطار العربية خلال السبعينات في انشاء شبكات لاتصالاتها عبر الاقمار الصناعية حتى اصبح لديها شبكة اتصالات دولية بمستوى جيد مع دول اوروبا وامريكا واليابان في نهاية السبعينات (انظر الجدول رقم (١)) .

إن إنشاء هذه المحطات الارضية طوّر اتصالات الاقطار العربية مع العالم الخارجي ، غير ان الاتصالات فيما بينها ظلت رديئة وساعاتها محدودة ، ومعظمها يتم عبر دول اجنبية ، وقد يستغرق نداء هاتفي بين بلد عربي وآخر ساعات انتظار طويلة بينها بخلاف ذلك يتم بصورة اوتوماتيكية مباشرة وعلى الفور مع اوروبا وامريكا واليابان . غير انه بذلت في اواخر السبعينات جهود كبيرة من قبل العديد من الاقطار العربية بهدف تطوير وتحسين الاتصالات فيما بينها وبخاصة المتجاورة منها ، وتم ابدال الخطوط المعدنية المكشوفة المحملة والبدالات (المقاسم) اليدوية باتصالات معتمدة تتم عبر شبكات المايكروويف والكابلات وبدالات النداء الآلي (دون توسط عامل المقسم). كما زادت الخطوط الهاتفية ، وتضاعفت عشرات المرات عما كانت عليه خلال الستينات ، لكنها رغم

هذا التحسن النوعي والكمي بقيت قاصرة لا تلبي الحاجات المتطورة في الحركة الهاتفية بين الاقطار العربية المتجاورة . اما بالنسبة لوضع الاتصالات الهاتفية والبرقية والتلكس بين اقطار المشرق والمغرب العربي ، فإنه لم يتحقق تحسن ملموس الى الآن ، وبقيت مشكلة توفير خدمات اتصالات معتمدة لها تنتظر تشغيل مشروع القمر الصناعي العربي (الذي سوف نتطرق لتفاصيله فيما بعد) . وهكذا فإن مشكلة توفير الاتصالات بين الاقطار العربية المتباعدة بقيت قائمة . والذي زاد من صعوبة حلها بواسطة تنفيذ مشاريع لشبكات اتصالات سلكية او لاسلكية (مايكروويف او كابلات محورية) زرع الكيان الصهيوني في الوطن العربي ، مما ادى الى قطع شبكة الاتصالات في المشرق العربي وتعقيد اساليب ربطها بالشبكة المماثلة في المغرب العربي . وقد اضطر المخططون العرب العاملون في مجال الاتصالات الى اعتماد طريق اخرى لربط شبكة اتصالات المغرب العربي بالمشرق ، هي طريق الكابل البحري عبر البحر المتوسط رغم تكاليفها الباهظة وطول مسافتها اذا ما قورنت بالطريق الطبيعية ، الا وهي الربط عبر الاراضي الفلسطينية . . .

ولا بد من الاشارة هنا الى التطورات في شبكة الاتصالات الوطنية للاقطار العربية . فقد شهدت السبعينات ادخال الخدمة الهاتفية الآلية وتوسعها بحيث شملت اضافة الى العاصمة ، العديد من المحافظات وبعض الاقضية (وكذلك ادخال خدمات التلكس بالاحرف اللاتينية) . ويمثل الجدول رقم (٢) وضع الكثافة الهاتفية لاقطار الوطن العربي ، ويمثل الجدول رقم (٣) مقارنة مع عدد من دول العالم الثالث والمتطور الذي يبين بأن الخدمات الهاتفية في الوطن العربي لا تزال قاصرة عن تلبية المتطلبات ، سواء للقطاعات الصناعية ام التجارية ام لخدمات المواطنين كما ان ارتفاع المستوى المعاشي للفرد والنمو الهائل في المجال الاقتصادي زاد من الطلب على خدمات الهاتف والتلكس بشكل جعل شبكات الاتصالات القطرية غير قادرة على استيعاب هذه الطلبات في فترة قصيرة . ويتوقع ان يستمر العجز في تلبية الحاجات في خدمات الهاتف في العديد من الاقطار العربية لغاية عام ١٩٨٦ . اما خدمات التلكس فهي متوافرة حالياً في معظم الاقطار العربية ، وبشكل يسد الطلبات المتزايدة من قبل القطاعين العام والخاص .

ثالثاً : القمر الصناعي العربي

١ ـ الفكرة ونشأتها

لا شك بأن ربط الاقطار العربية بعضها ببعض هاتفياً وبرقياً ، وتبادل البرامج التلفزيونية والاذاعية ، احد الاهداف المكملة والمساعدة للعناصر الاخرى في تقوية الاواصر القومية بين الاقطار العربية . وكانت فكرة انشاء القمر الصناعي العربي ، قد طرحت في احد اجتماعات وزراء الاعلام والثقافة العرب في بدء الستينات ، ثم أقدم الاتحاد العربي للمواصلات السلكية واللاسلكية على تبني الفكرة ودراستها ووضع الاسس الكفيلة لانجاحها ، وتمخض عن ذلك انبثاق المنظمة العربية للاتصالات الفضائية عام ١٩٧٨ (عربسات) التي اوكل اليها العمل على

انشاء شبكة اتصالات فضائية عربية عن طريق اطلاق اقمار صناعية تغطي اقطار الوطن العربي كافة لغرض توفير الاتصالات الهاتفية والبرقية وتبادل البرامج الاذاعية والتلفزيونية فيما بينها .

٢ ـ المؤسسات العربية للاتصالات الفضائية

إن مؤسسة (عربسات) هي احدى المنظمات المنبثقة عن جامعة الدول العربية . ويتكون هيكلها الاداري من :

أ ـ الجمعية العمومية : وهي اعلى سلطة في المؤسسة تجتمع سنوياً على مستوى السادة وزراء المواصلات العرب لتنظر في الامور والموضوعات التي ترفع اليها من قبل مجلس ادارة المؤسسة او اي امور اخرى ذات علاقة بأعمالها .

ب ـ مجلس الادارة : ويتكوّن هذا المجلس من تسعة اعضاء ، خمسة منهم دائمون والاربعة الآخرون ينتخبون بشكل دوري . ويجتمع المجلس حوالى اربع مرات في السنة وذلك لادارة دفة العمل في المؤسسة ودفع عجلة جهازها التنفيذي الذي ، يقوم بتنفيذ الخطط التشغيلية للشبكة الفضائية العربية .

جدول رقم (٢)

عدد اجهزة الهاتف والكثافة الهاتفية
في بعض الاقطار العربية وعواصمها ، لسنة ١٩٨٠

القطـــر	عدد اجهزة الهاتف	الكثافة الهاتفية لسنة ١٩٨٠ (جهاز هاتف / ١٠٠ شخص)
الامارات العربية المتحدة	٦٣٢٥٦٤	١٥,١
ابو ظبي	٤٤٧٦١	٢٠,٤
دبي	٥٧٣٤٥	٢٣
البحرين	٤٥٠٣٤	١٦,٧
المنامة	٢٤٣٠٦	٢٢,٣
تونس	١٥٨٤٢٢	٢,٦
تونس	—	—
الجزائر	٣٤٦٤٤٧	١,٩
الجزائر	—	—
الجمهورية العربية السورية	٢١١٧٣٨	٢,٥
دمشق	٧٨٧٦٩	٦,٥
السودان	٦٢٥٩٧	٠,٣
الخرطوم	٤٠٨٣٢	٤,٩

يتبع

تابع جدول رقم (٢)

القطــر	عدد اجهزة الهاتف	الكثافة الهاتفية لسنة ١٩٨٠ (جهاز هاتف / ١٠٠ شخص)
العراق	٣٦٦٨٢٠	٢,٦
بغداد	٢١١١١٢	٥,٦
عمان	٢٢٢٣٦	١,٥
قطر	٣٢٤٤٦	١٧,١
الدوحة	٢٣٨٨٣	١٧,١
الكويت	١٧٦٤٦٦	١٣,٩
الكويت	—	—
لبنان	٣٢١٥٠٠٠	١١,٢
بيروت	٢١٥٠٠٠٠	١٩,٥
المملكة العربية السعودية	١٩٦٥٦٥	٢,٥
المغرب	٢١٦٥٠٠٠	١,١
مراكش	٩٢٠٠	٢,١
المجموع	٢٢٨٩٣٣٥	٢,٣

معدل الكثافة الهاتفية للاقطار العربية اعلاه = ٢,٣ .

جدول رقم (٣)

مقارنة الكثافة الهاتفية بين الدول المتقدمة والدول النامية والاقطار العربية، لنهاية سنة ١٩٨٠

القطــر	عدد اجهزة الهاتــف	الكثافة الهاتفية(جهاز هاتف / ١٠٠ شخص)
نيجيريا	١٣٥٨٧٦	٠,٢
السودان	٦٢٥٩٧	٠,٣
موزمبيق	٤٥٥٢٠	٠,٤
الهند	٢٤٢٣٧٦٢	٠,٤
باكستان	٣٥٧٩٦٢	٠,٥
سيلان	٧٨٧٤٠	٠,٦
الارجنتين	٢٦٥٩٩٤٩	١
كينيا	١٥٦٣٠٣	١,١
الجمهورية العربية السورية	٢١١٧٣٨	٢,٥
البرازيل	٥٧٣٣٣٦٧	٤,٠٧
شيلي	٥٣١١٤٣	٤,٨
الكويت	١٧٦٤٦٦	١٣,٩
انكلترا	٢٤٩٣٤٦٧٠	٤٤,٧
اليابان	٥٢٩٣٧٢٠٤	٤٥,٨
سويسرا	٤٢٩٢٠٠٥	٦٨,١
امريكا	١٦٨٩٩٤٠٠٠	٧٧

جدول رقم (٤)

بدالات التلكس في بعض الاقطار العربية ، لنهاية سنة ١٩٨٠

القطــر	عدد البدالات	السعة	نوع الخدمة
الاردن	١	٢٠٣٤	عربي ولاتيني
الجمهورية العربية السورية	٢	٧٠٠	عربي ولاتيني
العــراق	٢	١٩٦٠	عربي ولاتيني
الكويــت	٢	٥٢٠٠	عربي ولاتيني
المملكة العربية السعودية	٣	٧٦٠٦	عربي ولاتيني

٣ ـ الخدمات التي تقدمها (عربسات)

تتكون شبكة الاتصالات الفضائية العربية من :

أ ـ **القطاع الفضائي** : يتكوّن هذا القطاع من اقمار صناعية سوف تطلق في شباط / فبراير عام ١٩٨٤ ، بعدما تم التعاقد عليها مع احدى الشركات العالمية في نيسان / ابريل من العام الحالي . وتبلغ سعة القمر الصناعي التصميمية (عشرة آلاف قناة هاتفية) ، مع قنوات تلفزيونية لاغراض التغطية القطرية والمحلية ، وقنوات البث التلفزيوني الجماعي . وقد اخذ في الاعتبار عند تصميم حجم القمر العوامل التالية :

ـ الناحية الاقتصادية المتعلقة بكلفة القطاع الفضائي .

ـ الكفاية التشغيلية لهذا القطاع اذ تم الاتفاق على اطلاق قمرين ، احدهما لتقديم الخدمات المذكورة اعلاه ، والأخر احتياطي . اما القمر الثالث فيكون جاهزاً في مركبة الاطلاق على الارض ، ويطلق في حالة استنفاد احد القمرين لحياتها التشغيلية ، او عطب احدهما .

ـ إن عدد القنوات المذكورة اعلاه قدر على اساس تخمينات الحركة بين الاقطار العربية ، وهي القنوات التي يتوجب مرورها عن طريق وسائل الاتصال الاخرى كالمايكروويف والكوابل المحورية . وتعتبر القنوات المذكورة اعلاه كافية لتلبية متطلبات الحركة لغاية سنة ١٩٩٠ ، ويتوجب بعدئذ اطلاق اقمار اخرى اكبر حجماً من اقمار الجيل الاول .

ب ـ **القطاع الارضي** : ويتكوّن من المحطات الارضية التي سوف تعمل مع القمر العربي ، والتي سوف تقوم الاقطار العربية بتشغيلها بعد اطلاق القمر . وهناك انواع من المحطات الارضية نبيّنها كما يلي :

(١) المحطات شبه القياسية ، وتستعمل هذه المحطات لاغراض الخدمة الهاتفية والبرقية القومية والقطرية وكذلك لاغراض تبادل البرامج التلفزيونية بين الاقطار العربية . كما يمكن

استعمال هذه المحطات ايضاً لايصال البرامج التلفزيونية والاذاعية الى مناطق مختلفة في القطر الواحد ، وذلك بعد تأجير القنوات القمرية اللازمة لذلك . ويبلغ قطر هوائي هذه المحطات حوالى (١١م) وتعتبر من المحطات المتوسطة الحجم ، وتبلغ كلفتها في الوقت الحاضر ما يقارب المليون دولار للمحطة الواحدة وتستعمل الترددات التالية :

- للارسال من المحطة الى القمر ٥٩٢٥ ـ ٦٤٢٥ ميكاهرتز ، وللاستقبال من القمر الى المحطة ٣٧٠٠ ـ ٤٢٠٠ ميكاهرتز .

(٢) محطات البث التلفزيوني الجماعي ، وتستعمل لتسلم البرامج الاذاعية والتلفزيونية في المناطق المتباعدة والمتناثرة التي يصعب ايصال هذه البرامج اليها بالطرق الاعتيادية وبواسطة مرسلات التلفزيون المحلية او ان يكون ذلك غير اقتصادي . هذا وإن هذه المحطات تمتاز ببساطة تصميمها وسهولة صيانتها وصغر قطر الهوائي فيها اذ لا يزيد عن ٣م . لذلك فإن كلفتها قليلة نسبياً . ونظراً لكثرة هذه المحطات فإن كلفة المحطة الواحدة تعتمد ايضاً على عدد المحطات المنوي شراؤها . ويمكن توضيح ذلك على الشكل التالي لتكوين فكرة عن الكلفة :

عدد المحطـات	الكلفة التقديرية للمحطة الواحدة (الف دولار)
١٠ ـ ٥٠	٢٠
٥٠ ـ ٥٠٠	١٥
٥٠٠ ـ ١٠٠٠	٧

اما الترددات المخصصة لأغراض البث التلفزيوني الجماعي فهي كما يلي :

ـ الارسال من المحطة الى القمر ٥٩٢٥ ـ ٦٤٢٥ ميكاهرتز
ـ الارسال من القمر الى المحطة ٢٥٠٠ ـ ٢٦٩٠ ميكاهرتز

ـ محطة التحكم والمراقبة . وتقوم هذه المحطة القياسية بضبط الشبكة الفضائية العربية من ناحية حركة القمر واستقراره في مداره الاستوائي ، وكذلك مراقبة المحطات الارضية العاملة من ناحية الالتزام بالمواصفات الراديوية لكل محطة من جهة ، وعدم تأثير هذه المحطات على الشبكات الفضائية العاملة بجوارها من جهة اخرى . ولا شك فإن هذه المحطة من اهم عناصر الشبكة العربية لأنها المرجع لجميع المحطات الشغالة ، ودونها لا يمكن للشبكة الفضائية ان تعمل . لذا ، فلقد تم الاتفاق على اهمية انشاء محطتين قياسيتين للتحكم والمراقبة تكون احداهما احتياطياً للاخرى . كما تم الاتفاق ايضاً على ان يكون موقع احدى هاتين المحطتين في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية (مقر المؤسسة العربية للاتصالات الفضائية) ،اما المحطة الثانية فلم يستقر الرأي الى الآن حول افضلية القطر العربي الذي سوف تقام على ارضه . وهناك جملة امور لا

بد من أن تتوافر في القطر ، الذي سوف تقام هذه المحطة فيه ، وابرزها :

أ ـ العمق الاستراتيجي وبعده نسبياً عن خط المواجهة مع العدو الصهيوني .

ـ توافر الاتصالات الهاتفية والبرقية المعتمدة بين السعودية والقطر الذي سيتم اختياره لاستضافة المحطة الثانية وهي اتصالات يستوجبها عمل محطتي التحكم والمراقبة .

ـ توافر الكادر الفني والخبرة التقنية في ذلك القطر .

هذا وتجدر الاشارة الى ان هذا الموضوع ما زال قائماً وان هناك لجنة فنية مشكلة لغرض رفع توصيتها النهائية الى الجمعية العمومية حول اختيار القطر العربي الذي سوف تقام هذه المحطة على ارضه .

٤ ـ اسلوب عمل المحطات الارضية مع القمر العربي

تتكوّن الشبكة الفضائية ، كما اسلفنا من محطات ارضية واقمار صناعية ، ويمثل القمر الصناعي القطاع الفضائي لهذه الشبكة ، والمحطات الارضية القطاع الارضي . ولكي تتمكن المحطات الارضية من العمل فيما بينها وإكمال الاتصالات الهاتفية والبرقية لا بد من استقرار القمر في مدار معين . هذا ويمثل المدار الفضائي الموازي لخط الاستواء والمرتفع عنه لمسافة تبلغ حوالى ٣٦,٠٠٠ (ستة وثلاثين الف كلم) مجال الاستقرار لهذه الاقمار حيث تتساوى قوة الجاذبية الارضية والقوة المركزية الناتجة عن قوة اطلاق القمر من الارض . وعند ثبوت القمر في المكان المقرر لاستقراره تتمكن المحطات الارضية من الاتصال به بواسطة الموجات المايكروويـة ضمن حزام الذبذبات المخصصة لهذا الغرض ، فتقوم المحطة بارسال المعلومات المطلوبة الى القمر ضمن ترددات الارسال المخصصة ويقوم القمر بتسلمها وتكبيرها ومن ثم اعادة بثها الى الارض حيث تلتقط من قبل المحطات الارضية الاخرى والشكل رقم (١) يبيّن نموذجاً لعمل ثلاث محطات أ ، ب ، جـ مع القمر (د) .

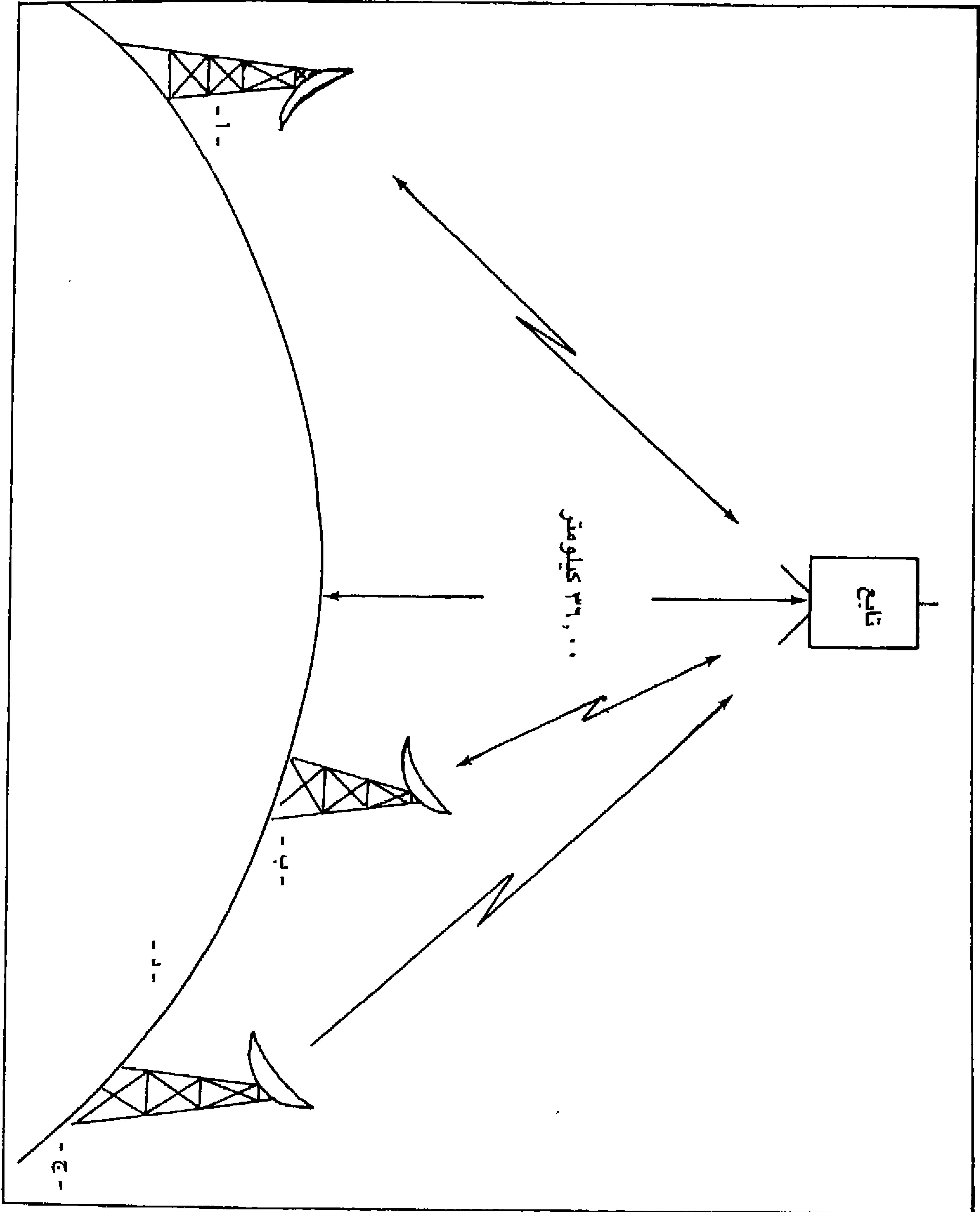
٥ ـ الكلفة التخمينية للقمر الصناعي العربي

تقدر الكلفة التخمينية لمشروع القمر الصناعي العربي بمختلف اجزائه كما يلي :

أ ـ مركبة الاطلاق	٣٠ مليون دولار امريكي
ب ـ مركبة الفضاء	٨٠ مليون دولار امريكي
ج ـ محطة السيطرة والتحكم	٣٠ مليون دولار امريكي

اما عن كلفة المحطات الارضية فقد سبق ان اشرنا الى الكلفة التخمينية لدى التحدث عن القطاع الارضي . هذا ومن المتوقع ان يتم اطلاق اول قمر صناعي عربي في شباط / فبراير ١٩٨٤ بواسطة صاروخ الفضاء الاوروبي من طراز اريان من مركز فضاءكورووبفينا الفرنسية . وتشير الدراسات الاقتصادية الاولية الى ان شبكة الاتصالات الفضائية العربية ستحقق عائدات تبلغ ٢٠٠ مليون دولار امريكي في اول سبع سنوات من تشغيلها ، ويتوقع أن تكون ممولة ذاتياً او محققة الارباح .

شكل رقم (١)



رابعاً : الثغرات في شبكة الاتصالات الحالية

لدى التمعن بمخططات سبل الاتصالات العربية الارضية الموضحة على الخارطة المرفقة ، نجد ثغرات وحلقات مقطوعة في شبكة الاتصالات القومية يمكن تحديدها كما يلي :

١ ـ توجد اقطار عربية دون اي اتصال مباشر معتمد ، بأي قطر آخر ، مثل موريتانيا والصومال وجيبوتي واليمن العربية واليمن الديمقراطية ، وإن وجدت اتصالات لهذه الاقطار باقطار عربية اخرى ، فهي من الانماط القديمة ، وذات سعات محدودة جداً .

٢ ـ توجد اتصالات مباشرة ثنائية مهمة ولكن المتوافر منها محدود جداً ، مثل الربط بين مصر والسودان ، ومصر والمشرق العربي (اذا ما استثنينا الاتصال الفضائي) والربط بين قطر والبحرين ، والعراق والسعودية .

٣ ـ النقل التلفزيوني مفقود بين الاقطار ، مثلاً بين العراق والاردن ، وعمان وبقية دول الخليج ، والسودان ومصر . . . الخ .

٤ ـ ان الاتصال بين اي قطرين عربيين كثيراً ما يعتمد على وسيلة اتصال واحدة ، واذا ما طرأ اي عطل عليه انقطعت الاتصالات بينهما ، مما يتطلب ايجاد اكثر من وسيلة ومسار مختلف اي ربط مايكرووي مع كابل محوري ، مع تعدد المسارات لتحقيق الاتصالات الاستراتيجية البديلة عند حدوث العوارض .

٥ ـ السعات المتوافرة حالياً سعات واطئة لا تكفي لتلبية النمو الحاصل والمتوقع للحركة بين الاقطار وفي كثير من الحالات لا تسمح بمرور حركة قطر الى قطر آخر بتوسط قطر عربي ثالث .

٦ ـ لا تزال اتصالات معظم الاقطار العربية غير المتجاورة تتم عبر دول اجنبية .

خامساً : مقترحات عملية لاستكمال شبكة الاتصالات العربية

تمثل الخارطة المرفقة للوطن العربي مشاريع الاتصالات المختلفة القائمة فيه حالياً . وبالقاء نظرة فاحصة على الخارطة بالامكان الوقوف على المشاريع المطلوب تنفيذها لتحقيق تكامل سريع لشبكة الاتصالات العربية وهي :

١ ـ إنشاء كابل بحري بين اقطار الخليج العربي ابتداء من العراق وانتهاء بعمان .

٢ ـ مشاريع للكوابل المحورية البحرية بين مصر والسعودية واليمنين والصومال وجيبوتي لتجاوز ثغرة وجود الكيان الصهيوني .

٣ ـ انشاء كابل بحري بين سوريا ومصر لتجاوز ثغرة وجود الكيان الصهيوني .

٤ ـ اكمال المشاريع المايكروية التي قيد الدراسة او التنفيذ بين الاردن والسعودية ، العراق والسعودية ، وتحقيق الربط المعتمد بين جنوب الحجاز في السعودية مع اليمن العربية لتسهيل تمرير حركة كل من الاردن وسوريا والعراق ولبنان مع اليمن العربية واليمن الديمقراطية والسودان والصومال وجيبوتي عن طريق السعودية .

٥ ـ إدخال التطورات الحديثة في شبكات الاتصالات العربية مثل التراسل الرقمي على المايكروويف ، والكابلات والليزر والآليات الزجاجية ، والاتصالات الفضائية ، والدخول ما امكن في مجالات البحوث والتطوير في هذا الحقل من التكنولوجيا .

٦ ـ التزام مؤسسات البرق والهاتف في الاقطار العربية كافة باعتماد توصيات الاتحاد العربي للمواصلات السلكية واللاسلكية بشأن ادخال استعمال الاحرف العربية في مراسلات التلكس اذ ان ادخال التلكس العربي في الخدمة على النطاق الدولي سوف يحقق كسباً قومياً كبيراً ويضع احرف اللغة العربية ، كثاني لغة في العالم بعد الاحرف اللاتينية ، تستعمل في المراسلات على شبكات التلكس الدولية .

٧ ـ الاسراع في انشاء شبكة لتراسل المعطيات بين اقطار الوطن العربي واخذ متطلبات هذه الخدمة في الاعتبار عند تصميم شبكات الاتصالات القطرية او الثنائية .

٨ ـ اعتماد مبدأ توحيد وتنسيق المواصفات والنظم المستخدمة في الاقطار العربية بهدف تسهيل مهمة ربط شبكات الاتصالات القطرية بعضها ببعض لتحقيق منظومة الاتصالات المتكاملة والمتجانسة على المستوى القومي لاحقاً .

٩ ـ يعاني الوطن العربي نقصاً شديداً في الكادر المتخصص في تشغيل وصيانة مشاريع الاتصالات الحديثة التي ادخلت في شبكات اتصالاته ، ولا يزال يعتمد على الخبراء الاجانب الى حد كبير ، وهذه ظاهرة خطرة تتطلب من مؤسسات الاتصالات العربية العمل على تجاوزها عن طريق انشاء وتطوير معاهد للتدريب في مختلف حقول الاتصالات لغرض خلق قاعدة فنية عربية كفية وقادرة على تشغيل وصيانة المشاريع الحديثة .

١٠ ـ تبادل الخبرات العربية وتكثيف العمل العربي المشترك بهدف الاسراع في استكمال شبكة الاتصالات القومية المعتمدة .

١١ ـ إن الاتصالات تخدم القطاعات كافة ، فلا بد اذاً من ان تحتاج الى اعتمادات مالية كافية لبناء المنظومة التي تستطيع خدمة هذه الاهداف للقطاعات المختلفة في الوطن العربي ، وعليه يجب الا يقوّم رأس المال في الاتصالات على اساس العائد المالي دون النظر الى تأثيرها على الاقتصاد الوطني والقومي ، فالعلاقة بين النمو الاقتصادي ونمو الاتصالات علاقة مباشرة .

سادساً : اثر شبكة الاتصالات على العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والعسكرية في الاقطار العربية

١ ـ في المجال الاقتصادي

ينظر الى خدمات الاتصالات في عصرنا هذا كعنصر اساسي للنمو الاقتصادي في اي بقعة من العالم . فهي مطلب ضروري تحتاج اليه كل عمليات انتاج السلع وتوزيعها ، كما أنها تساعد في زيادة سرعة اتخاذ القرارات والحلول للمشاكل المختلفة والنهوض بمستوى الانتاجية للامة وبالتالي مستوى المعيشة . كما لشبكة الاتصالات الجيدة آثار تنعكس على القطاع الزراعي بالنسبة لطلب وتسليم البذور والمخصبات والاجهزة وتحسين الخدمة البيطرية ووصولها في الوقت المناسب ، فضلاً عن اتاحة المعلومات المتوافرة عن التسويق لكل من المنتج والمستهلك للمنتوجات الزراعية والصناعية . كل تلك فعاليات تساعد على الاسراع في تحقيق التكامل الاقتصادي في الوطن العربي فيما لو تم تنظيمها على الوجه الاكمل . ولا شك ان شبكة الاتصالات تلعب دوراً بارزاً في هذا المجال .

٢ ـ في مجال النقل

تستخدم خطوط السكك والنقل الجوي والبري والبحري نظام الاتصالات السلكية واللاسلكية لتحسين وتطوير وزيادة كفاية فاعلية عملياتها من سفر الركاب الى نقل البضائع ، وتعتبر الخدمات التي توفرها أجهزة الهاتف والتلكس بمثابة المفتاح لعملياتها التي تساعدها على تحقيق اهدافها وحسن سير اعمالها اليومية .

٣ ـ في المجال العسكري

اصبح للاتصالات في عصرنا الحديث دور مهم جداً في الاستخدامات العسكرية سواء في اوقات الحرب ام السلم فوصول المعلومات بين اي نقطتين في المنظومات العسكرية بصورة سريعة يعتبر من الضروريات الملحة والاساسية للجيوش الحديثة ، وان أي خلل في منظومة الاتصالات في اثناء العمليات الحربية يسبب عزل الوحدات في خطوط المواجهة عن مقار القيادة وربما نتج عنه كارثة قد تتسبب في خسارة معركة او حرب بأكملها . كما أن شبكة الاتصالات المدنية يجب ان تكون مصممة بشكل يتيح لها التحول بسرعة لخدمة المجهود الحربي في ايام الحرب ، لهذا يجب الاّ ينظر الى العامل الاقتصادي فقط لدى القيام بدراسة مشروع لربط الاقطار العربية بعضها ببعض ، اذ ان هذه الاتصالات ستكون لها فائدة كبرى في اوقات الحروب مع اعداء الامة العربية سواء في جبهات القتال المتاخمة للاراضي الفلسطينية المحتلة ام في غيرها من الاراضي العربية المحتلة . ولا بد من الاشارة هنا الى ان لشبكات الاتصالات العسكرية بعض الشروط التي يجب ان تلاحظ عند تصميمها ومنها سرية وامنية الاتصال والتأكد من عدم تمكن العدو من الحصول عليها اضافة الى البدائل لتلك الاتصالات وتوفير الحماية لها من غارات العدو الجوية المحتملة .

٤ ـ في المجال الاجتماعي

لشبكة الاتصالات المعتمدة ـ برق ، هاتف ، تلكس ، بث اذاعي تلفزيوني ـ تأثير مباشر في حياة الناس بصورة عامة . اما في الوطن العربي فهي اضافة الى ذلك وسيلة فعالة لكسر طوق العزلة والحواجز النفسانية التي خلقتها ظروف التجزئة في الوطن الواحد ، كما أنها وسيلة لرفاهية المجتمع يمكن أن يستفاد منها في مجال التسلية والتعليم والثقافة والطوارىء والخدمات الطبية . كما أن تطور الاتصالات في المناطق الريفية النائية سوف يساعد على تقليل الهجرة المتزايدة من الريف الى المدينة وفتح مجال للاستيطان في مناطق جديدة وتوفير كل الخدمات التي يمكن أن توفرها هذه الاتصالات لسكان المدن . إن شبكة الاتصالات تعتبر وسيلة رئيسة ومؤثرة في تعزيز الروابط الاقتصادية وتقويتها بين النظم الاقتصادية القائمة في الوطن العربي ، وهي من العوامل المساعدة في تحقيق الوحدة الاقتصادية .

المطلوب اذاً من شبكة الاتصالات ان تنتشر وتتكامل وتجتاز حدود التجزئة في ارجاء الوطن العربي كافة ، وان يعمل المسؤولون عنها على توظيف الامكانات كافة ، التي تحتويها وسائل الاتصال سواء أكانت هاتفية او برقية او تلكسية او نقل برامج اذاعية او تلفزيونية من اجل دعم الجهود السياسية المبذولة في مجال تحقيق الوحدة الاقتصادية والتنمية الاجتماعية الشاملة للامة العربية . وإن تحقيق التكامل في شبكة الاتصالات العربية خطوة وحدوية تتطلب الاسناد والدعم الكبيرين من قبل كل العرب .

الفصل التاسع عشر

اثر المواصلات على السياحة في الوطن العربي

كمال عبد القادر ولي

مقدمة

في مجال الكتابة عن اثر المواصلات (النقل) في السياحة داخل البلاد العربية قد يكون من المفيد تقديم تعاريف مقتضبة عن مضمون السياحة والمواصلات في الازمنة الحاضرة ، ثم لمحة عن اوجه الترابط بينهما ، وبالتالي توضيح تأثير المواصلات في السياحة ، واثر كل ذلك في زيادة الاختلاط والتفاعل بين ابناء البلاد العربية .

١ ـ السياحة

تعرف السياحة في عصرنا بصناعة الحضارة او صناعة القرن العشرين . وهي فعلاً صناعة متخصصة ، تدر مردوداً مهماً على الدخل القومي . وللسياحة ثلاثة ابعاد رئيسية هي البعد الحضاري ، والبعد الاعلامي والبعد الاقتصادي . ومن خلال تفاعلها مع فعاليات هذه الانشطة الثلاثة يتم تطورها وازدهارها . والسائح بالمعنى الاقتصادي هو حسب تعريف مؤتمر روما السياحي للامم المتحدة عام ١٩٦٣ « الزائر المؤقت الذي يمكث ما لا يقل عن ٢٤ ساعة في القطر الذي يزوره بأي دافع كان عدا دافع الحصول على عمل تدفع اجوره من داخل القطر الذي يزوره » .

وللسياحة متطلبات عامة تتصل بحقول اربعة هي ، المواصلات والايواء والاعاشة والتسلية . واما العوامل التي تؤثر في السياحة فيمكن اجمالها بما يلي :

ـ المواصلات ، ودخل الفرد ، والثقافة ، ودرجة التحضر ، والموقع الجغرافي ، والبيئة ، وتوافر المعالم السياحية ، والتغيير في العادات السياحية .

٢ ـ المواصــلات

يقصد بالمواصلات في مجال هذا التعليق النقل وما يرافقه من عمليات ، بما في ذلك نقل المسافرين والبضائع (بمختلف الاشكال والتراكيب والمكونات) بين موقعين . ويمكن أن يتم ذلك باستعمال الطرق البرية والسكك الحديدية او الخطوط الجوية او المسالك المائية .

والمواصلات في عصرنا بالغة الاهمية حتى قال فيها احد المفكرين : « هناك ثلاثة عوامل تخلق امة عظيمة وتبعث فيها الرخاء والازدهار ، وهي تربة خصبة ، ومعامل منتجة ، وجهاز نقل كفيّ . » ذلك ان تنقل الانسان ونقل الامتعة والسلع من مكان الى آخر فعالية قديمة قدم الخليقة نفسها . فالانسان القديم تنقل من مكان الى آخر سعياً وراء الغذاء ، وارضاء لغروره في ظاهرة حب الاستطلاع والتعرف الى المحيط الذي يعيش فيه . والانسان الحالي ، ذلك المخلوق اللانهائي من الطاقات والامكانات ، يتنقل على نطاق اوسع سعياً وراء كثير من الفعاليات ليس هنا مجال شرحها او التطرق اليها ، ونخص منها ما يعني موضوعنا ، وعلى وجه التحديد السياحة . واذا لم تكن المواصلات بحد ذاتها هدفاً او غاية ، بل وسيلة لغاية او لهدف معين ، فقد بات من المؤكد ان تخدم المواصلات الهدف المنشود بالشكل الامثل .

٣ ـ اهمية السياحة

يستمتع الانسان بمشاهدة الطبيعة والوان الجمال ، وبالفن والموسيقى . غيران ما يجذبنا في مجال السياحة بوجه خاص هو التعرف الى اولئك الذين يعيشون في البلد المزور من خلال الآداب والتقاليد والعادات والتراث الشعبي والثقافي العريق . وهكذا تساهم السياحة في تعزيز الاسس الحضارية الخاصة بكل بلد ، وهي الصراط للتطوير الاجتماعي وفتح المجتمعات المغلقة فيتوافد السياح من الخارج ناقلين معهم انماطاً حضارية مختلفة ، الامر الذي يوسع الذهنية ، ويقوي التسامح ، ويعمق الثقافات ، وينمي الذوق .

والامة العربية في الازمنة الحاضرة تخوض معركة ضارية شرسة مع الاستعمار والصهيونية . والدعاية المغرضة المضللة التي تقوم بها هذه الاوساط العدوانية تجاهنا لا يستطيع ان يمحو اثرها ، بل يقلبها الى الضد ، الا شيء من التجربة الذاتية ، شيء من الاتصال المباشر يعطينا الفرصة لفهم بعضنا بعضاً نحن ابناء الامة العربية لرص الصف في هذه المعركة . وليس افضل من السياحة لتوفير مثل هذه الفرصة . زد على ذلك ان علينا ان نعرف كيف نكسب نسبة من العدد الذي يصلنا من السياح الاجانب ، ولن نحتاج في ذلك الى كثير من الجهد ، فسائح اليوم هدفه الانسان ،وقليل من البشاشة ومشاعر المجاملة والتسامح والتحية الطيبة والمساعدة البسيطة هي السبيل الى هذا الكسب . فالسائح الاجنبي الذي يغادر بلادنا بعد ما عرف صديقاً او تأثر ببادرة شخصية طيبة هو كسب لنا في العالم الخارجي ، وسيبقى تأثير ذلك في مشاعره ، ولن يفرط فيه او يسمح لنفسه يوماً او لمعارفه بتقبل الدعاية المغرضة المعادية لنا ، فتلك خصلة متأصلة في طبيعة النفس البشرية .

وتؤدي السياحة الى زيادة الدخل القومي عن طريق ازدياد الطلب على المنتجات المحلية . اذ تختص كل منطقة بصناعات محلية متميزة ، وتعمل على تنميتها وتطويرها لمقابلة الطلب الواقع عليها . وزيادة الانتاج هذه تؤدي بدورها الى زيادة التشغيل ، اي زيادة العمالة . وتؤدي السياحة كذلك الى ازالة الخلل المحتمل في التوازن الاقتصادي الاقليمي ، وذلك عن طريق المساهمة بتوزيع الرخاء الاقتصادي . كما تعتبر مصدراً مهماً من مصادر العملة الصعبة .

٤ ـ اثر المواصلات في السياحة

كانت المجتمعات البشرية سابقاً تعيش في مناطق محددة ومعزول بعضها عن بعض . الا ان توافر المواصلات بمختلف الانواع والسبل مزق حواجز العزلة ووفر مجالات الاختلاط . وهذا بحد ذاته قد قاد الى تبادل الخبرات والتمتع من قبل جماعات اوسع بالميزات الموجودة في منطقة كانت معزولة . وبتطور المواصلات تمت وازدهرت صناعة الحضارة التي هي السياحة كما اسلفنا .

لقد هيأت المواصلات امكانات التنقل الشخصي ، وتبادل وجهات النظر ،وانتقاء الممارسات الناجحة في منطقة ما واستخدامها في مناطق اخرى ، مما شجع واكثر من السياحة وادى الى توسيع مدارك الانسان ، وزيادة المعرفة ، والتقارب ، والانسجام في مختلف الفعاليات البشرية ، وبالتالي الى توافق على تنفيذ اهداف عامة . وعليه فكلما كانت خدمات المواصلات افضل خدمت الاغراض المذكورة بشكل اكثر فعالية . ونحن في البلدان العربية تجمعنا لغة واحدة ولنا جذور تاريخية وحضارية متلازمة تسهل لنا استغلال السياحة في اوسع مجالاتها .

وتشير الدراسات الجارية حول السياحة الى ان العامل البارز الذي يؤثر في حجم الحركة السياحية هو اسعار النقل بشكل خاص ، لما لها من تأثير بيّن على التكاليف الشاملة للسياحة . والسياحة في اغلب الاحيان ، وفي البلدان العربية بشكل خاص ، مقصورة على طبقة معينة من المواطنين ، وعلى وجه التحديد طبقة المرفهين اقتصادياً واجتماعياً . ولو تم توفير المواصلات بتكاليف مخفضة (للسياح بصورة خاصة) لامكن اشتراك اعداد اكبر في الفعاليات السياحية من ذوي الدخل المحدود ، ونكون بذلك قد مكّنا مختلف شرائح المجتمع من الاستمتاع بالسياحة . وليس ذلك بالامر الصعب اذ ان الحكومات في الاقطار العربية بصورة عامة هي المالك الرئيسي لوسائل النقل بمختلف اشكالها ومرافقها ، وهي التي تقرر سياسات النقل والمواصلات في البلاد ، فلها ان تقرر ما تشاء وما فيه مصلحة المواطنين في الاقطار العربية كافة .

وثمة مسألة لا نقاش فيها . تلك ان برامج التنمية في اي بلد عربي لا يمكن تنفيذها دون توافر مواصلات ملائمة .

٥ ـ خصائص المواصلات للاغراض السياحية

يقع الوطن العربي في قارتين عظيمتين ويشمل اراضي شاسعة مترامية الاطراف . الا انه يفتقر الى نظام مواصلات متكامل يشد اقطاره المتعددة . وبقدر ما يتعلق الموضوع بالسياحة تصعب

الاستفادة من بعض سبل النقل بحكم التوزيع الجغرافي للاقطار العربية . فعدم توافر خطوط سكك حديدية مترابطة بين الاقطار العربية كافة ، وعدم امكان استفادة بعض الاقطار العربية من الممرات والمسطحات المائية يجعل من الصعب حالياً الاستفادة من مرافق السكك الحديدية والنقل المائي . وعلى هذا الاساس يكون التركيز على النقل الجوي الذي يمكن استغلاله للمسافات البعيدة ، والنقل على الطرق البرية للمسافات المتوسطة والقصيرة . فالمطارات يمكن انشاؤها بالقرب من المراكز السياحية ، كما ان الطرق تمتاز بوصولها الى قلب المراكز السياحية .

ولكي تخدم المواصلات الاغراض السياحية بالشكل الامثل يجب ان تتمتع بالراحة والامان والسرعة والسعة والتردد والانتظام والشمول والكلفة المناسبة والمسؤولية .

أ ـ الراحة : يقصد السائح بالدرجة الاولى راحة الجسم وراحة البال . فوسائل النقل يجب ان توفر المقاعد المريحة مع التهوية ودرجات الحرارة المناسبة والمرطبات وامكانية التمتع بالمناظر المتتالية خلال السفر .

ب ـ الامان : ان تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الامان للاشخاص ، وتأمين الامتعة ضد الضياع والتلف ، من الامور التي تشجع استعمال المواصلات للاغراض السياحية .

ج ـ السرعة : ليس المقصود في هذا المجال أن تنطلق وسائل النقل باقصى سرعة ممكنة ، بل مراعاة الحالات النفسانية للسياح . وقد يكون من الافضل اختيار السرعة التي يطمئن اليها المسافر وتوقيت الرحلات السياحية بموجب ذلك .

د ـ السعة : يجب ان تهيأ طاقات النقل للاشخاص والامتعة مع ما يتلاءم ومقدار الطلب ، على ان يمتاز جهاز النقل بالمرونة بما يتناسب وساعات النهار خلال يوم واحد ، وكذلك بالنسبة لمقدار الطلب خلال فصول السنة .

هـ ـ التردد : إن توفير اوقات متعددة في اليوم الواحد لانطلاق وسائل النقل بين اي نقطتين يعطي السائح مجال الخيار في وقت السفر ويقلل من فترات الانتظار .

و ـ الانتظام : إن الالتزام بمواعيد السفر يبعث الثقة في نفس المسافرين ويمكّن السياح من استغلال اوقاتهم بشكل افضل ، والفرد من التخطيط للسياحة بما يوفر الاستغلال الاكبر للوقت .

ز ـ الشمول : قد تتضمن الرحلة السياحية استخدام اكثر من سبيل من سبل النقل . فالمطار مثلاً يقع عادة على بعد كيلومترات من المركز السياحي ، وهذا يتطلب توفير طريق للربط بين المطار والمركز السياحي ، وتهيئة وسائل نقل لهذا الغرض . ومن الضروري ان تتضمن بطاقة السفر كافة الاجور فلا يحتاج السائح الى اجراءات حجز او ما شابه لدى تغيير وسيلة النقل .

ح ـ الكلفة المناسبة : سبقت الاشارة الى ان كلفة النقل تشكل نسبة غير قليلة من مجمل تكاليف السياحة ، وان اي محاولة لتقليل كلفة النقل ستمكن عدداً اكبر من المواطنين من الاستمتاع

بالسياحة . وهذا يمكن أن يتم بدعم من الدولة لجهاز النقل وتقديمها خدمات بتكاليف اقـل ، وبصورة خاصة للسياح .

ط ـ المسؤولية : ينبغي ان يتحمل جهاز نقل الاشخاص والامتعة مسؤولية هذا النقل بامان ، وتعويض الاضرار في حال الحوادث وفقدان الامتعة .

٦ ـ خلاصــــة

عندما يعقد السائح اليوم العزم على التوجه الى مركز سياحي يأمل دون شك في التمتـع بالهدوء والخلود الى الراحة بعيداً عن ضجيج المدينة وجلبـة المصانـع . وهو يسعى الى التـرفيه والتسلية وتوفير الجو الصحي ، ويبحث عن آفاق جديدة وتجربة جديدة مع اناس جدد في مجتمع جديد . ونظراً لأنه انسان فإنه في هذه الظروف يكون مستعداً لتقبل الافكار الجديدة التي تأخذ طريقها الى اعماق الذهن وتستقر في موضع امين في الذاكرة كي تعـود وتقفز الى الـوجود عنـد الحاجة .

وما احوجنا ، نحن مواطني البلدان العربية للتفاهم فيما بيننا الى لقاءات لتبادل وجهات النظر بغية توحيد اهدافنا وتأمين الحرية التي ننشدها وتوفير العيش بامان في عالمنا هذا . والسياحة اذ توفر لنا كل ذلك فهي تبدأ بالمواصلات . ومتى تأمنت المواصلات الجيدة نكون قد بدأنا نسير نحـو اهداف ساميـة .

٧ ـ توصيــات

ـ حث الاقطار العربية على اعطاء الاسبقية لتنفيذ مشاريع الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية التي من شأنها ان تربط الاقطار العربية بعضها ببعض . وقد سبق ان اقرتها اللجنة الدائمة للمواصلات التابعة للجامعة العربية .

ـ عند تحديد مسارات الطرق يجب بذل الاهتمام في خدمة المراكز السياحية .
ـ عند تحديد مواقع المطارات يجب الاّ ننسى تسهيل خدمة المراكز السياحية .
ـ اتباع سياسة تقديم كل خدمات المواصلات للسياح باجور مخفضة .
ـ تهيئة المستلزمات لكل ما يتعلق بالمواصلات تشجيعاً للرحلات السياحية الجماعية .
ـ اعداد وسائل نقل في المراكز السياحية عامة وخاصة ، اي امكانية استئجار سيارة صالون من قبل السياح للقيام بجولات محلية

المراجع

البكري ، علاء الدين . السياحة في الطرق ، التخطيط العلمي الجديد . [د.ن.؟]: ١٩٧٢ .

Shumer, L.A. *The Elements of Transport.* [n. p. ?]: 1968.

United Nations. *The United Nations Conference on International Travel and Tourism,* August — September 1963.

الفصل العشرون

موقع الكيان الصهيوني والاهمية الاستراتيجية

سعد الدين عزيز مصطفى

مقدمة

يقع الكيان الصهيوني على الحافة الشرقية للبحر الابيض المتوسط قريباً من نقطة التقاء القارات الثلاث اوروبا وآسيا وافريقية ، وتتألف من شقة ضيقة على ساحل البحر يقرب طولها من ٢٦٢ ميلاً ، وتمتد من تلال الجليل في الشمال الى ميناء ايلات على البحر الاحمر في الجنوب. ويراوح عرضها بين ٩,٥ اميال في السهل الساحلي و ٧٠ ميلاً بين قطاع غزة والبحر الميت. ويحد ذلك الكيان من الشمال لبنان وسورية ، ومن الشرق سورية والاردن ، ومن الجنوب مصر ، ويقع قطاع غزة في اقصى الجنوب الغربي منه . وعلى الرغم من صغر المنطقة التي يشغلها الكيان الصهيوني وهي حيز لا يزيد عن ١ بالمائة من مساحة الوطن العربي ، وعلى الرغم من ان عدد السكان فيه يزيد قليلاً عن ٢ بالمائة من مجموع سكان الاقطار العربية ، فإنه يمكن اجمال الاهمية الاستراتيجية لذلك الكيان بما يلي :

ـ يشكل جزءاً من الجسر البري بين قناة السويس والاقطار العربية . وهو بموقعه هذا يشطر المنطقة العربية في الخط الواقع بين البحر المتوسط في منطقة غزة وخليج العقبة على البحر الاحمر عبر شبه جزيرة سيناء .

ـ الوصول الى البحر المتوسط بمينائي حيفا وتل ابيب ، والى البحر الاحمر بميناء ايلات .

ـ ومن الناحية العسكرية فإن الكيان الصهيوني خلق موقفاً متوتراً محتمل الانفجار على طول الحدود مع الاقطار العربية المحيطة به . ونتيجة الدعم الاستعماري فإنه يشكل قوة عسكرية كبيرة بين شعوب منطقة الشرق الاوسط .

١ ـ النقل والمواصلات

تحتل منظومات النقل والمواصلات في الكيان الصهيوني موقعاً متميزاً في اقتصاده ، بالاضافة الى اهميتها الاستراتيجية والاجتماعية . فقد نشأ في الكيان الصهيوني شبكات كفية من الطرق والسكك الحديدية والخدمات الهاتفية ، ولا بد من الاشارة الى ان للطرق الجوية والبحرية اهمية قصوى في الكيان الصهيوني لأنها تشكل القنوات الوحيدة التي تربطه بالعالم الخارجي .

للطرق البرية في الكيان الصهيوني اهمية اكبر مما للسكك الحديدية في النقل الداخلي. فهناك حوالى (٥٤٠٠) ميل من الطرق المبلطة معظمها بعرض سبع ياردات . كما ان هناك طرقاً عامة مزدوجة بين حيفا وتل ابيب ويافا والقدس وايلات . واهم الطرق البرية التي تربط الكيان الصهيوني بالاقطار المجاروة هي :

ـ الطريق الساحلية من بيروت في لبنان ، وتمتد جنوباً الى غزة مارة بصيدا وحيفا وتل ابيب .

ـ الطريق الشمالية من حلب في سورية ، وتمتد جنوباً الى دمشق ومنها الى القنيطرة ومن ثم الى القسم الشمالي من الكيان الصهيوني ومنها الى القدس ، فالى داخل الاراضي المصرية حتى قناة السويس . وهناك ارتباطات جانبية شرقاً وغرباً بين هاتين الطريقين داخل الكيان الصهيوني .

ـ طريق عمان ـ القدس ، ومنه الى داخل الكيان الصهيوني .
ـ طريق بئر السبع الى ميناء العقبة على البحر الاحمر .
ـ تعتبر الطريق الداخلية التي تربط حيفا بميناء ايلات (قناة سويس برية) بين البحر الاحمر والبحر المتوسط .

السكك الحديدية ـ هناك (٥٠٠) ميل من الخطوط الحديدية ذات عرض قياسي ، واهمها خط السكة الرئيسي الموازي للطريق الساحلية اعلاه، وتتفرع منها خطوط الى القدس وبئر السبع . وهناك بعض خطوط السكة الضيقة التي تربط الكيان الصهوني بالاقطار العربية المجاورة وهي متوقفة عن العمل . ونظراً لتطور التجارة في الكيان الصهيوني مع شرقي افريقية والشرق الاقصى يتوقع التوسع في استخدام السكك الحديدية جنوباً الى ميناء ايلات .

الموانىء الحديثة في الكيان الصهيوني هي حيفا واسدود (جنوب تل ابيب) على البحر الابيض المتوسط ، وايلات على البحر الاحمر . ويقدر عدد البواخر التي ترسو في الموانىء الصهيونية بحوالى (٣٥٠٠) باخرة سنوياً .

المطار الدولي الرئيسي واقع في اللد ويبلغ استيعابه (١٥٠) طائرة في اليوم .

الهواتف وهي بمعدل ١٦٠ هاتفاً لكل الف شخص .

٢ ـ تأثير الكيان الصهيوني في الوحدة الجغرافية للوطن العربي

على الرغم من صغر المنطقة التي يشغلها الكيان الصهيوني فإنها انتخبت بشكل دقيق لشطر الوطن العربي في نقطة الالتقاء البري بين قارتي آسيا وافريقية . وان المحاور البرية الرئيسية التي تربط اقطار البلدان العربية المحيطة بالكيان الصهيوني تمر جميعاً عبر الاراضي المحتلة. وبذلك عزلت الاقطار العربية الواقعة في افريقية براً عن شقيقاتها الاقطار العربية الواقعة في جنوبي غربي آسيا . وهذا يعني حرمان اقطار الوطن العربي من التعاون البري عسكرياً واقتصادياً واجتماعياً . وقد كان لزاماً على الاقطار العربية ان تتحرك عسكرياً بمجموعتين منفصلتين مما يسهل على الكيان الصهيوني المناورة على الخطوط الداخلية وضرب هاتين المجموعتين الواحدة بعد الاخرى كما حدث في حرب حزيران / يونيو ١٩٦٧ . اما من الناحية الاقتصادية فقد حرمت الاقطار العربية نقل البضائع والسلع المختلفة والافراد براً بين المجموعتين اللتين اشرنا اليهما سابقاً ، وانحصر ذلك في الطرق البحرية والجوية ، مما حدّ من التعاون الاقتصادي والاندماج الاجتماعي والسياسي بين هذه الاقطار .

اما اتفاقيتا كامب ديفيد اللتان نقلتا الكيان الصهيوني ومصر الى وضع من السلم والاستمرار في تطبيع العلاقات بينهما فمعناهما فيما يتعلق بالنقل والمواصلات توسيع منطقة العزل بين المغرب العربي والاقطار العربية في جنوبي غربي آسيا ؛ واعطاء الكيان الصهيوني حرية التحرك براً ، والاتصال بالدول الافريقية المختلفة ، وبسط سيطرته على هذه الدول ؛ والتحرك الحر عبر قناة السويس ، وبذلك فسح المجال امام الكيان الصهيوني للاتصال بحراً باجزاء العالم المختلفة شرقاً وغرباً ؛ وفسح المجال للنقل الجوي الصهيوني للانفتاح والاتصال جواً باجزاء العالم المختلفة ، وعلى الاخص دول القارة الافريقية ، بالاستفادة من مطارات مصر .

٣ ـ مشروع قناة البحرين الصهيوني

إن الفكرة الصهيونية لربط البحر الابيض المتوسط بالبحر الميت ليست جديدة فقد مضى عليها ما يزيد على مائة عام . وقد اقرت حكومة العدو الصهيوني بالاجماع في آب / اغسطس ١٩٨٠ تنفيذ مشروع القناة بين البحر الابيض المتوسط والبحر الميت . ويتألف هذا المشروع من قناة ونفق طولهما معاً ١١٠ كلم بعرض ١٥ متراً ، ويبدأ من منطقة القطيف جنوب مدينة غزة مروراً ببئر السبع وديمونة بصحراء النقب حتى البحر الميت وتراوح تكاليف المشروع بين ٧٠٠ و ٨٠٠ مليون دولار باسعار ١٩٨٠ ، وله اهداف مهمة في مجال السياسة والاقتصاد والطاقة والصناعة ، بالاضافة الى الاهداف العسكرية .

واهم هذه الاهداف :

أ ـ توفير المياه لما يسمى مشروع (اعمار النقب) لاستيعاب اربعة ملايين صهيوني .

ب ـ انشاء محطة توليد كهرباء ضخمة باستغلال فرق مستوى الماء في البحرين الذي

يبلغ حوالى ٣٠٠ م٣. وقد ازدادت اهمية هذه المحطة بازدياد اسعار النفط ، فهي ستوفر مبلغاً قدره ٢٠٠ مليون دولار سنوياً . كما انها ستزود الكيان الصهيوني بنصف حاجته من الكهرباء في عام ٢٠٠٠ .

ج ـ استخدام المياه في تبريد المفاعلات النووية وتزويد محطات الطاقة الحرارية ومحطات تحلية المياه بالطاقة الكهربائية ، اضافة الى امكانية اقامة البرك اللازمة لتوليد الطاقة الشمسية على مدار ٢٤ ساعة بسبب طبيعة المنطقة الصحراوية .

د ـ اقامة مراكز لتربية الاسماك في احواض على امتداد القناة اضافة الى مشاريع سياحية مختلفة .

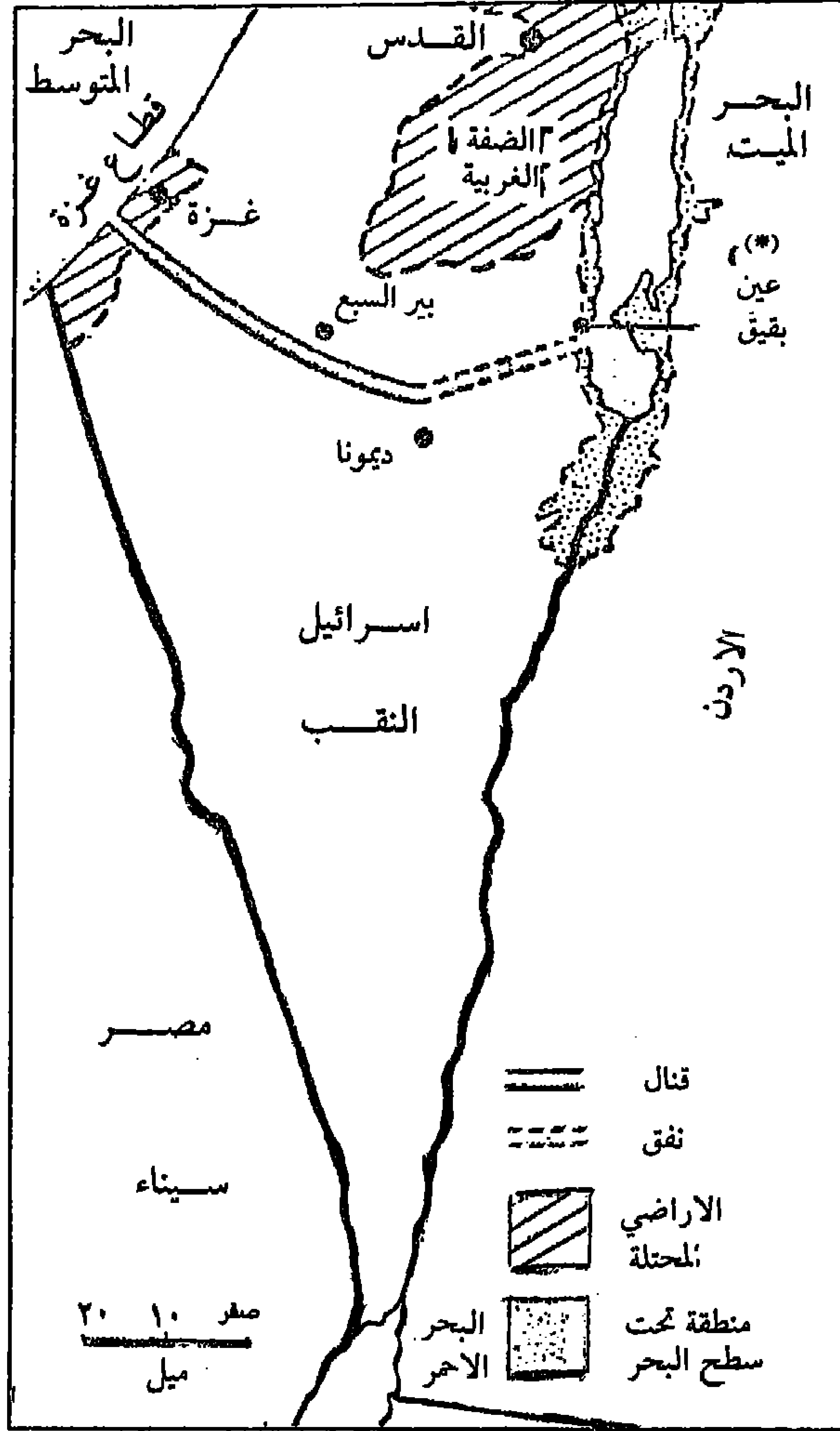
اما الاهداف العسكرية فيمكن اجمالها على الوجه الآتي : إنشاء مانع مائي جنوب الكيان الصهيوني يرتكز على البحر الابيض المتوسط غرباً والبحر الميت شرقاً ، مستفيداً من قوة طوربينات الضخ التي ستتمكن من اغراق المنطقة في حال قيام حرب لاعاقة تقدم الجيوش العربية من الجنوب .

٤ ـ اثر المشروع في الاقطار العربية المجاورة

الاردن ومصر هما القطران العربيان اللذان يؤثر فيهما المشروع مباشرة ، فنصف البحر الميت يقع كما هو معلوم داخل الاردن . وبما ان المشروع سيؤدي الى رفع منسوب الماء في البحر الميت فإن هذا سيسبب اغراق مصنع البوتاس الاردني الضخم . والبوتاس هو ثاني اهم المصادر الطبيعية في الاردن بعد الفوسفات ، ولهذه الاسباب فقد رفض الاردن المشروع . واما الصهاينة فيدعون ان الخطر سيكون محدوداً على المنشآت الاردنية نظراً للانخفاض الكبير في منسوب البحر الميت المستمر منذ ٢٠ عاماً .

وقد كان لمصر رأيها في مشروع البحر الميت اذ اشارت الى ان الطريق الذي تمر به القناة والنفق يقع عبر قطاع غزة المحتل ، وبذلك يعتبر المشروع خرقاً للقانون الدولي . ويدعي الخبراء الصهاينة ان الاعمال في قطاع غزة لن تبدأ الا في عام ١٩٨٧ ، وعندها يرجح ان تكون مشكلة غزة قد حلت . اما اذا تبين ان هناك عقبات مستعصية على الحل فيما يتعلق بشق القناة عبر قطاع غزة فهناك طريق بديل الى الشمال وان كان يزيد نفقات الانشاء بحوالى ٧٠ مليون دولار .

القناة الاسرائيلية المقترحة



(*) عين بقيق على شاطىء البحر الميت هي نهاية القناة التي تقترحها اسرائيل وتكاليفها ٧٥٠ مليون دولار .

الفصل الحادي والعشرون

الوسائل غير المباشرة لتحقيق الوحدة العربية

سعدون حمادي

- ١ -

ستبقى الوحدة العربية هدفاً سامياً يسعى العرب لتحقيقه بغض النظر عن الظروف الحالية، فعملية التقدم البشري كانت دوماً عملية تغيير الظروف الموجودة وخلق اوضاع جديدة . والوحدة العربية مبدأ بمعنى أنها مشتقة من المثل العليا للامة العربية وهي في الوقت نفسه ، خطة عمل من اجل التقدم بالمعنى الواسع للتقدم الذي تسعى اليه جماهير الامة العربية في ارجاء الوطن العربي كافة .

إن ذكر الظروف الحالية امر يستدعي الوقوف عنده توخياً للايضاح ، فما هو المقصود بذلك ؟ المقصود هو ان الظروف الحالية ظروف سياسية سلبية . فقد تعثرت حتى الآن محاولات توحيد بعض الاقطار العربية عملياً ، كما أن الرأي العام المشدود للعمل السياسي قد فتر اهتمامه بقضية الوحدة ، تعكسه قلة الادبيات التي نشهدها الآن عن ذلك ، مقارنة بالفترة التي تلت الحرب العالمية الثانية والفترة التي صاحبت قيام اول خطوة توحيد في ١٩٥٨ .

كل ذلك صحيح بهذه الحدود ولكن للموضوع جوانب اخرى لا بد من ذكرها ، فالدولة القطرية قد ثبت فشلها عملياً في اخطر مهمة، هي مهمة الامن ضد العدوان الخارجي ، وهو أساساً العدوان الاسرائيلي . والفتور في الرأي العام فيما يتعلق بموضوع الوحدة ثقافياً ، اساسه نفسي اكثر من اي شيء آخر ، وهناك اهتمام واضح بتقوية نسيج العلاقات العربية في غير المجال السياسي ، واهم شيء يمكن أن يذكر في هذا المجال ، هو التعاون الاقتصادي ، الامر الذي عكسته مقررات مؤتمر القمة العربي الذي انعقد في عمان عام ١٩٨٠ .

يتسم الواقع العربي الحالي بصفة اساسية هي : انه قابل للتغيير السريع اي ان الشكل السياسي الذي هو فيه الآن ليس ثابتاً ولا نهائياً ، وبعبارة اخرى انه ليس شكل الامد الطويل . فهو كشكل المكعبات المتراكمة فوق بعضها مكونة شكلاً هندسياً معيناً الا ان تلك المكعبات ليست مترابطة برباط قوي يحفظ ذلك الشكل طويلاً . إن سحب قطعة واحدة من مكانها قد يؤدي الى تداعي بقية المكعبات وتحركها من مكانها بحيث تأخذ شكلاً هندسياً جديداً مختلفاً تماماً عن الشكل السابق . إن تحقيق خطوة توحيدية بين قطرين عربيين ، قد يؤدي بحد ذاته الى انضمام قطر او اقطار اخرى طوعاً او بغير ذلك ، والوضع الجديد قد يغير مجمل الوضع الحالي بالنسبة للعدو الصهيوني ، والوضع الجديد قد يحدث بدوره هزة وجدانية عميقة تجتاح الوطن العربي محدثة انفجارات وتغييرات مهمة قد تؤدي لتوسع دائرة النهضة وتسارع عملية التوحيد وهكذا . إن كل ذلك في حالة معينة وبشروط معينة قد ينتج في الاساس من تغيير نظام محدد في قطر عربي معين . بالطبع لا يعني ذلك حتمية رياضية بالشكل المبسط القائم على انه اذا حدث كذا سيحدث حتماً كذا ، اذ ليس في التطور الاجتماعي شيء من ذلك . المهم هو القول : بأن الوضع العربي بفعل تغيير واحد في قطر عربي واحد قد يؤدي الى تغييرات متتابعة تتسع دوائرها حلزونياً مؤدية الى نتائج لا يدل عليها المظهر الساكن للوضع السياسي العربي الموجود حالياً .

إن كانت هناك امور عديدة هي موضع اختلاف في وجهات النظر وقابلة للاجتهادات ، فإن من الامور التي ليست كذلك ، كون الوضع العربي يتصف بالترابط ووجود العلاقة بين اقطاره ، فما يحدث في قطر عربي يؤثر بصورة مهمة على الاقطار الاخرى . فالانظمة العربية الحالية ليست نهائية . منها ما هو قومي النظرة والسياسة وذلك ما يجعل الوضع القطري وضعاً موقتاً ، ومنها ما يقوم داخله تناقض جوهري يعرضه للتغيير في اي وقت تنضج فيه عوامل التغيير وتسنح الظروف المساعدة على ذلك . وجميع هذه العوامل ليست محصورة في نطاق القطر الذي تعمل فيه ، بل تمتد لخارج الحدود القطرية . اما في مجال الامن وخصوصاً فيما يتعلق بخطر العدو الصهيوني ، فلا اظن ان هناك من يشك بوجود علاقة جذرية بين امن اي قطر عربي وامن الاقطار العربية الاخرى . إنه امر محسوس وعليه الكثير من الادلة . ولا يقل عن كل ذلك الشعور النفسي الذي يتجاوز الحدود القطرية ، والشعور النفسي عامل مهم في التغيير السياسي والعامل النفسي هذا من اكثر العوامل عبوراً للحدود .

والوضع العربي الحالي كأي وضع آخر لا بد له بمرور الوقت من تحقيق نوع من التوازن تتقابل فيه عوامل عديدة متباينة سياسية واقتصادية وعسكرية ، داخلية وخارجية ، مادية ومعنوية . ومن حصيلة التقابل والتفاعل والتأثير المتبادل ينتج نوع من التوازن الذي يؤمن الاستمرار فترة من الزمن ولكن هذا التوازن ، إنما هو توازن قلق ولا يؤمن الاستمرار الا من يوم ليوم فهو غير ثابت ولا يمتد للامد الطويل . وهو بذلك يختلف عن التوازن الذي ينتج

عادة بعد أن يأخذ النظام الاقتصادي والسياسي والاجتماعي شكله النهائي او شبه النهائي ، من حيث اسسه العامة . عندما يحصل شيء من ذلك يصبح التغيير مقصوراً على التطور ضمن الاسس العامة الثابتة اي انه يقتصر في الغالب على اساليب التطبيق والتلاؤم مع الظروف . كذلك فإن التوازن الحالي في الوضع العربي هو توازن يؤمن الاستمرارية اليومية ، اي القصيرة الامد ، ولكنه ليس ذلك التوازن الذي يحقق الاستمرارية على الامد الطويل ، إذ لا يمكن القول بصورة عقلانية ان الوضع العربي الموجود حالياً هو الذي سيكون موجوداً بعد عقود من السنين او حتى بعد عقد واحد .

إن الوضع العربي كأي وضع آخر مهما بلغت حدة التناقضات فيه وقويت عوامل التغيير ، فهو في الامد القصير لا بد من أن يكون نوعاً من التوازن فتلك طبيعة الاشياء فحتى حالة الحرب اذا ما طالت فإنها لا بد من أن يتكون فيها شيء من التوازن مهما كانت درجته وشكله بين الاطراف المتحاربة . اذن ، فوجود التوازن في الوضع العربي الحالي لا يدل على شيء مناقض للفكرة التي نحن بصددها ، فكرة التغيير من وضع التجزئة لوضع التوحيد . في الحقيقة ان التطور الاجتماعي وهو ينقل المجتمع من وضع لوضع آخر يمر بسلسلة من التوازنات القصيرة الامد ، حتى يصل المجتمع الى التوازن المستقر على الامد الطويل . فحتى لو حصل تغيير جزئي في الوضع العربي الحالي ، اقتصادي او سياسي او عسكري ، فإن هذا التغيير سيزيل التوازن الراهن ، ولكن سرعان ما يتكون في مكانه توازن جديد هو الآخر مؤقت ، وهكذا تتكوّن التوازنات المؤقتة القصيرة الامد عقب التغييرات الجزئية . بالطبع فإن هذه التوازنات ، لا يستغرق حدوثها فترات زمنية متساوية ولا تتماثل من حالة لأخرى ، فالواقع الاجتماعي معقد ، وعملية التغيير التي تحصل فيه وتؤدي الى قيام التوازنات هي الاخرى معقدة لا يحكمها قانون رياضي بسيط .

والخلاصة هي ، ان الوضع العربي الحالي فيه توازن قلق قابل للزوال وهو مترابط بصورة حية وجوهرية ، بحيث انه يصبح معرضاً لحدوث سلسلة من التغييرات يمكن أن تنتج عن تغيير جزئي او تغيير في قطر عربي واحد . وبالعبارات المألوفة فإن الوضع العربي يحمل في طياته ما هو غير منتظر اعتيادياً وقابل للمفاجآت . واستعمال عبارات غير منتظرة ومفاجآت يأتي بمعنى خاص هو أن التوازن الظاهري في الوضع العربي لا يوحي بما يبرر استعمالها .

- ٣ -

إن التوازن القلق الموجود حالياً في الوطن العربي يمكن أن يتغير بصورة مباشرة وبصورة غير مباشرة . والمقصود بالصورة المباشرة هو حصول تغيير او تغييرات من النوع الذي يؤدي الى حصول تغييرات اخرى ، والتغييرات الجديدة بدورها تؤدي الى حصول تغييرات اخرى وهكذا . وعملية التغيير المترابط هذه من شأنها أن تفتح جداول عريضة بين الاقطار العربية تسمح للماء ان يعيد توازنه حسب قاعدة الاواني المستطرقة . والعوامل غير المباشرة هي ذلك النوع من التغييرات الاقل حدة ، وبالتالي الأبطأ مفعولاً فهي بمثابة السواقي الرفيعة التي

ينساب من خلالها الماء ولكنه يحتاج الى وقت اطول ليعيد توازنه وهي بهذا المعنى عوامل مساعدة للتغير الجذري اذا ما حدث ، اي أنها تساعد عملية التدفق من خلال الجداول الكبيرة عندما يحصل ذلك . وبعبارات محددة اخرى فإن عملية انتقال الوطن العربي ، من حالة التجزئة الى حالة التوحيد يمكن ان تتم بعوامل مباشرة هي تكوين الارادة من خلال السلطة السياسية ، لبدء عملية التوحيد بين قطرين او اكثر ، ولكن هذه العملية المباشرة ، يمكن أن يكون هناك من يمهد لها بصورة غير مباشرة ويساعدها على الفعالية عندما تحصل . وتحت باب العوامل غير المباشرة هذه تقع جميع خطوات التقارب والتوحيد في المجالات الثقافية والاقتصادية والاجتماعية التي يمكن أن تقوم بين البلاد العربية من خلال العمل العربي المشترك الذي تضطلع به مؤسسات الجامعة العربية والخطوات الثنائية من هذا النوع التي تقوم بين الاقطار العربية . ولعل المقررات الاقتصادية التي نتجت عن مؤتمر القمة العربية المنعقد في عمان عام ١٩٨٠ خير مثال على ذلك .

والنقطة التي نريد الوصول اليها هي ان العمل في هذا المجال ، مجال العوامل غير المباشرة من أجل الوحدة العربية ، يجب ان يستمر ، ويجب الا يقلل من اهميته ، ويجب الا تحول العوامل السياسية السلبية والوضع النفسي غير المواتي دون ذلك الاستمرار او ان تنقص من الجهود التي يجب ان تبذل من اجله . فالنضال من أجل الوحدة هو نضال واحد في الجوهر ، ويجب ان يستمر في مختلف الجبهات ، فإذا كانت جبهة العمل المباشر ، ساكنة في هذا الطرف فذلك يجب الا يحول دون العمل في مجال العوامل غير المباشرة لا مادياً ولا معنوياً .

ثمة كلمة من المفيد ان تقال بصدد العوامل غير المباشرة ، زيادة في الايضاح . إن طبيعة هذه العوامل غير المباشرة هي انها ذات مفعول غير محسوس بصورة آنية ، فأثرها تراكمي ومفعولها لا يظهر الاّ على الامد البعيد ؛ ولذلك فهي بطبيعتها هذه ليست لافتة للنظر المباشر وليست باهرة ، الأمر الذي يجعل التأثر النفسي بها ضعيفاً نسبياً . ولكن هذه الجوانب المظهرية والمتعلقة بالانفعال لا تتعلق بالجوهر . وهناك حاجة ماسة لمزيد من التثقيف حول اهمية هذه العوامل وضرورة زيادة الاهتمام بها وعزل عملية البناء في مجالها عن اثر العوامل النفسية ، خاصة تلك التي يفرزها التوازن المظهري الذي يعيشه وضع التجزئة في الوطن العربي الآن . ولعل من اهم ما يرمز للتقدم الذي حصل في هذا المجال على الصعيد العربي ، هو ان مؤتمر القمة العربية ، اصبح لاول مرة يناقش الشؤون الاقتصادية بعدما كانت مناقشاته مقصورة على الشؤون السياسية . إن التوسع الذي حدث في انشاء منظمات واتحادات متخصصة عربية هو بحد ذاته دلالة ايجابية على الرغم من كل النقائص وحالات الفشل في هذا المجال . لذلك فمن المفيد جداً استثمار هذا الاطار الذي تكون ، وهذه القنوات التي فتحت ، وهذه الشرعية التي نشأت من اجل مزيد من العمل في جبهة العوامل غير المباشرة من اجل الوحدة العربية .

ثمة امور أساسية عن العوامل غير المباشرة موضوع البحث لا بد من مناقشتها لتكوين فكرة اوسع من مجرد عبارات العنوان . فالفكرة لا يمكن أن تتضح حتى بالتعريف ، بل تزداد وضوحاً بتناول المسائل التي تثيرها او تتعلق بها .

العوامل غير المباشرة التي نتحدث عنها ليست بحاجة لتعريف بالمعنى المدرسي ، واظن ان المقصود بها قد اصبح واضحاً مما فات من المناقشة ، كما ان علاقتها بالوحدة العربية ، او اثرها على الوحدة العربية من الناحية الايجابية واضح كذلك . هناك نقطة مهمة في هذا المجال من الجدير ايرادها ، الا وهي ان خطوات التقارب والتوحيد في المجالات الاقتصادية والثقافية والاجتماعية التي تتحقق بين البلاد العربية من شأنها أن تخلق نسيجاً من المصالح المحلية المرتبطة بتلك الخطوات ؛ الامر الذي من شأنه أن يوجد قوة محلية مؤيدة لاتجاه التوحيد او على الاقل للخطوات التي تمت وتشكل بالتالي تياراً معاكساً لاي ميول غير وحدوية قد تنشأ قطرياً لسبب او لآخر . وبعبارة اخرى فإن مثل هذه الخطوات بمرور الوقت تجعل مصلحة عدد من المواطنين مرتبطة باستمرار بالخطوة التي تحققت . فإذا ما اراد نظام او مجموعة من داخل ذلك القطر العمل ضد تلك الخطوات اصطدم بمصالح مشروعة لاولئك الافراد او الجماعات وبذلك تتكوّن قوة مضادة لميول التجزئة بالنظام الذي يختار مقاومة او الغاء تلك الخطوات الوحدوية التي تمت فلا يجد الامر سهلاً بل يجد مقاومة عليه ان يحسب حسابها . وبذلك يتكوّن ما يسمى بالعامل الموضوعي المؤيد لاتجاه التوحيد ، وهو عامل المصالح المشروعة للافراد او الجماعات . ويتضح هذا الامر في المجال الاقتصادي وفي المجال الثقافي وفي المجال الاجتماعي ، الا انه بالطبع اكثر وضوحاً في المجال الاقتصادي . فالمنافذ التي تفتحها الخطوات التوحيدية في مجال العوامل غير المباشرة لانسياب المياه بمرور الوقت تتكوّن حولها منافع وتنسج حولها مصالح تخص افراداً وجماعات في الاقطار التي فتحت بينها المنافذ ويصبح بالتالي اغلاق تلك المنافذ بقرار قطري امراً ليس سهلاً حتى وإن لم يكن متعذراً . وعلينا الا نستهين او نقلل من اهمية عامل المصالح المشتركة في تحقيق الوحدة العربية . صحيح ان الوحدة العربية مثل اعلى ، وقيمة عليا ، الا ان المصالح المشروعة هي الأخرى ليست بعيدة عن المثل والقيم العليا . وبذلك يتكوّن حد ادنى من العلاقات العربية يصعب على الانظمة القطرية النزول تحتها . وكلما ازدادت الخطوات التوحيدية ارتفع هذا الحد الادنى ، وهكذا ، وبصورة تدريجية تراكمية ، تتطور العلاقات في اتجاه التوحيد ومعها يضيق مجال التنافر والاختلاف بين تلك الانظمة . إن هذه العملية غير المثيرة التي ربما تسير ببطء موجودة الآن وتشكل علاقة ايجابية في الوضع العربي على الرغم من المظاهر السلبية التي ينم عنها الوضع السياسي العربي ، وهو وضع الركود في موضع التجزئة .

إن خطوات التوحيد في مجال العوامل غير المباشرة لا تتم تلقائياً بالطبع ، بل هي حصيلة العملية نفسها التي يتم خلالها اتخاذ اي قرار من اقتراح ومناقشة وحسم بواسطة الارادة السياسية للانظمة العربية . وبعبارة اخرى فإنها في النهاية بنت الارادة السياسية ،

والارادة السياسية التي توجد هذه القرارات بامكانها ايضاً ان تحميها وتديمها . إن الارادة الحرة هي التي تخلق القرار المتعلق باتخاذ الخطوة. والاعراب عن تلك الارادة يتمثل عادة بالاعلان وبالموافقة وبالتوقيع على الوثائق القانونية والتنظيمية الضرورية لاخراج تلك الخطوات لحيز الوجود . إن هذه العملية نفسها من الممكن أن تستخدم في مجال المحافظة على تلك الخطوة في المستقبل اي منع الغائها او اضعافها لاسباب سياسية ناتجة عن سلبيات الوضع العربي وتناقضات الانظمة الموجودة فيه . ويتحقق ذلك عملياً عن طريق ما يسمى قرارات التحييد ، اي تحييد العمل العربي المشترك في المجالات غير السياسية من السلبيات السياسية التي يمكن أن تنشأ مستقبلاً .

قد يقال إن قرارات التحييد هي قرارات ، والقرارات في النهاية رهن ارادة الذين وافقوا عليها . وذلك صحيح ، الا أن عملية اتخاذ قرارات من هذا النوع تشكل بحد ذاتها عامل ضغط ادبي ، وبذلك يكتسب قوة معنوية وقائية ضد ميول النكوص التي قد تنشأ في المستقبل ومسألة الضغط المعنوي والادبي مشتقة من اهمية الرأي العام في التقوية والاضعاف لهذا النظام او ذاك . ومهما قيل في هذا المجال فالرأي العام العربي والعالمي مهم ويزداد اهمية . ومن الخطأ ايضاً التصور ان تلك الاهمية محصورة في الآثار المعنوية او البعيدة المدى ، فهي لا تخلو من الآثار المادية والمباشرة ايضاً لذلك اخذت هذه المسألة تفرض نفسها تدريجاً وتحتل مكانها في التصرف السياسي العربي وما تجاهلها الا من قبيل الحماقة ، وحتى الانتحار احياناً . وبعبارة اخرى فإن القرارات التي تتخذها الحكومات العربية فيما يتعلق بتحييد العمل العربي المشترك ـ غير السياسي ـ عن تقلبات العوامل السياسية ليست غير ذات اهمية بل هي على العكس مهمة وعلينا أن نؤكد عليها بزيادة عددها ووضوحها ، وما النصوص التي تؤكد على تحييد العمل الاقتصادي العربي المشترك التي تضمنتها الوثائق الاقتصادية والتي اقرّها مؤتمر القمة العربي عام ١٩٨٠ في عمان ، الا مثال على ذلك وبداية جيدة . إن ذلك لا يعني بالطبع أن نظاماً او انظمة عربية سوف لا تخرق هذا التعهد او سوف لا تحاول ذلك في المستقبل ، فذلك محتمل ، الا انه على الرغم من ذلك فالاتجاه صحيح وعلينا التأكيد عليه مهما كانت نقائضه والصعوبات التي يتعرض لها في مجال التطبيق في المستقبل . إن منهج التأكيد على زيادة التعهدات القانونية من قبل الحكومات العربية لحماية الخطوات التي تتخذ من الاثر السلبي للتنافر السياسي الذي يمكن أن ينشأ في المستقبل ايضاً انما هو منهج سليم .

والجانب الجدير بالملاحظة هو وجود الفرصة الملائمة الآن لتدعيم العمل العربي المشترك في مجال الخطوات غير المباشرة وهي الفرصة التي خلقتها العوائد المالية من تصدير النفط . والامكانات المالية الكبيرة التي تكونت لدى بعض الاقطار العربية من هذا المصدر يمكن أن تكون لها آثار ايجابية في هذا المجال . فهي من ناحية قد وفرت القدرة على معالجة بعض المشاكل العربية التي كان من المتعذر او من الصعب حلها في السابق . فعندما نتحدث عن ربط البلاد العربية بشبكة حديثة من طرق المواصلات يرد في المجال الاول ان ذلك يتطلب موارد مالية كبيرة ليس بمقدور بعض البلاد العربية توفيرها . إن استثمار المياه او

المعادن بصورة مشتركة يتطلب رأس مال كبيرا ، وكذلك الحال بالنسبة لجميع مرافق البناء التحتي ، كتوليد الطاقة الكهربائية على سبيل المثال . إن الجزء المهم من مجالات العمل العربي المشترك في المجال الذي نتحدث عنه يخص هذا النوع من المشاريع التي لا يكفي لتنفيذها الاقتناع بفائدتها ، او اتخاذ القرارات بتنفيذها على نطاق عربي مشترك ، بل هي بحاجة الى التمويل . إن توفر رأس المال ، سواء أكان بواسطة صناديق التنمية او القنوات الثنائية او حتى السوق المالية للقطاع الخاص ، من شأنه تذليل عقبة مهمة في مجال تحقيق التقدم في العمل العربي المشترك .

وثمة جانب آخر يتعلق بذلك هو ان بعض الاقطار العربية التي كانت انظمتها مترددة في جدوى العمل العربي المشترك سابقاً قد اصبحت الآن بعد توفر الامكانات المالية اكثر اقتناعاً بامكانات ذلك التعاون ، مما دفعها الى ان تكون اكثر اهتماماً واكثر فعالية مما كانت عليه في السابق ، والامثلة على هذه الحالات موجودة . وحتى في مجال العلاقات السياسية فلا يمكن لاحد ان يتغاضى عن ان توافر الامكانات المالية قد ساعد على تخفيف حدة بعض التناقضات السياسية او حتى حلها . وبالطبع فإن اموراً اخرى لا بد من الاشارة اليها في هذا المجال تلافياً لسوء الفهم ، منها أن الزيادة الكبيرة في الامكانات المالية لم تكن متساوية بين الاقطار العربية ، الامر الذي ساعد على خلق شيء من التناقض بين الغني والفقير ، كما أن قنوات انسياب هذه الموارد المالية لتغذية العمل العربي المشترك من جهة وللمساهمة في معالجة مشاكل التنمية والفقر في الاقطار العربية الفقيرة من جهة اخرى ، ليست على ما يجب ان تكون عليه وإن كانت في تحسن .

وعلى كل حال ، ومع وجود الآثار السلبية ، فهناك فرصة ملائمة خلقتها زيادة عوائد النفط بالامكان توظيفها لمصلحة عوامل التوحيد غير المباشرة وما تنطوي عليه من مشاريع وبرامج عملية . إن الوعي بوجود هذه الفرصة لم يكتمل بعد ، ومن ذلك يتفرع النقص الكبير الذي لا يزال موجوداً في معرفتنا عن كيفية الاستفادة من هذه الفرصة عملياً لتقوية تلك العوامل وتوسيع نطاقها وزيادة نسبة التنفيذ فيها وتقوية ما هو منفذ منها لحد الآن . وكل ذلك يحتاج الى الكثير من التوعية والاقناع والدبلوماسية والابتكار والعمل الدؤوب ، وحتى الضغط احياناً .

- ٥ -

تلك هي القضايا الرئيسية في موضوع العوامل غير المباشرة عندما يبحث موضوعها من حيث المحتوى. بقي بعض النقاط العملية التفصيلية التي نجد من المفيد تناولها ايضاً استكمالاً للبحث .

يلاحظ أن عملية اختيار مجالات التعاون ، وبتحديد اكبر اختيار المشاريع المحددة ، امر يجب ان يتم على اساس واضح في الذهن مسبقاً . والاساس هو أن تلك المجالات او المشاريع تتباين من حيث علاقتها بالمصالح القطرية انسجاماً او تعارضاً ، ومجال الاختيار في

ذلك واسع . ان اي عمل مشترك يراد له النجاح ضمن ظروف سياسية كالتي هي موجودة الآن في الوطن العربي ، يتطلب نوعاً من الحذق في الاختيار. والمسألة الجوهرية في ذلك هي ان هذا العمل المنطلق من منطلق الوحدة يراد له ان يتحقق ضمن اطار سياسي غير ملائم ، لا بل هو متناقض معه في بعض الحالات . وكما اوضحنا من قبل فإن وضع التوازن السياسي الموجود حالياً هو وضع العلاقات السياسية العربية . وفي ظل هذه الاوضاع ، وفي دائرة هذا المحيط ، يراد للنشاط غير المباشر ان يحقق خطوات هي في جوهرها البعيد المدى تدفع في طريق التوحيد . اذن ، فلا بد من اخذ هذا الوضع السلبي بعين الاعتبار . ويكون ذلك في حسن اختيار مجالات التعاون ومشاريعه . ويتطلب هذا الحذق السير على مبدأ في الاختيار هو البدء بالمشاريع الاكثر انسجاماً مع هذا الوضع ، اي المشاريع التي تنسجم فيها لاقصى الحدود الممكنة ، المصالح القطرية مع المصالح القومية او بعبارة اخرى تلك المشاريع التي لا تتناقض مع الاعتبارات او المصالح القطرية ، وهكذا تدرجاً مع التقدم في هذا العمل الوحدوي . وبالطبع فإن حسن الاختيار يتطلب اول ما يتطلب توفر المعلومات التفصيلية الصحيحة عن الوضع العربي قومياً وقطرياً ، اي وجود المادة الاولية التي يتم الاختيار على أساسها او منها ، وذلك هو دور الاحصاء والدراسات عن الواقع العربي من مختلف الوجوه .

الاعتبار العملي الآخر يتعلق بالمؤسسات . والمقصود بالمؤسسات الاجهزة التي يتم من خلالها تنفيذ برامج او مشاريع الخطوات غير المباشرة . والمؤسسات الموجودة حالياً هي عموماً من نوعين(*) : المنظمات الرسمية المتخصصة ، والمنظمات الشعبية المتخصصة ، اي الاتحادات .

إن جزءاً لا بأس به من نشاط هذه المؤسسات يتعلق بالدراسات والبحوث

(*) المنظمات الرسمية المتخصصة هي : اتحاد اذاعات الدول العربية ، والصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ، ومنظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول ، والاتحاد البريدي العربي ، والمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، والمركز العربي لدراسات المناطق الجافة والاراضي القاحلة ، والمنظمة العربية للدفاع الاجتماعي ضد الجريمة ، والمنظمة العربية للتنمية الزراعية ، والمنظمة العربية للتنمية الصناعية ، والمؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، ومجلس الطيران المدني للدول العربية ، والمنظمة العربية للعلوم الادارية ، ومنظمة العمل العربية ، والمؤسسة العربية للاتصالات الفضائية ، والمصرف العربي للتنمية الاقتصادية في افريقية ، والمنظمة العربية للمواصفات والمقاييس ، والاتحاد العربي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، والاكاديمية العربية للنقل البحري ، وصندوق النقد العربي ، ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، والشركات المتفرعة عن هذه المنظمات . اما المنظمات الشعبية المتخصصة فهي : اتحاد الاطباء العرب ، واتحاد الصيادلة العرب ،واتحاد الصحافيين العرب ، واتحاد الكتاب والادباء العرب ، واتحاد المهندسين العرب ، واتحاد الاقتصاديين العرب ، واتحاد المحامين العرب ، والاتحاد العام للفلاحين العرب ، واتحاد العمال العرب ، واتحاد المؤرخين العرب ، واتحاد الشباب العرب ، واتحاد الطلبة العرب ، واتحاد الجيولوجيين العرب ، واتحاد مجالس البحث العلمي العربي ، واتحاد الحقوقيين العرب ، واتحاد المعلمين العرب ، واتحاد الناقلين العرب ، واتحاد جمعيات العلوم النفسية والتربوية ، واتحادات رياضية وعمالية فرعية متخصصة .

والاحصائيات وهو امر مهم وضروري ولكن ثمة قضية مهمة بالاتجاه الذي يأخذه هذا النوع من العمل. فالبحوث والدراسات يمكن أن تكون على نوعين: نظري وعملي. فالنظري كما هو معروف يتعلق بالبحث عن المبادىء العامة والاتجاهات الرئيسية التي اذا ما استجليت يمكن أن تساعد على استنباط نظريات او قواعد عامة لتكوين المعرفة ، وهو امر لا يمكن التقليل من اهميته. الا ان المهم في ذلك ليس تقرير انه مهم او غير مهم ، بل تحديد المكان الامثل لذلك . والبحث النظري مكانه الامثل هو الجامعات ومراكز البحث ومبادرات الافراد المهتمين بهذا النوع من العمل الفكري . واما المؤسسات التي تنشأ كأدوات للعمل العربي المشترك الذي نحن بصدده فيجب ان تكون الاولوية في عملها الثقافي لذلك النوع من النشاط المساعد على تكوين البرامج واستنباط السياسات واقتراح المشاريع القابلة للتنفيذ من قبل السلطة السياسية اي الحكومات العربية المعنية ، وبذلك يتحقق ما نطلق عليه عادة عبارة التنسيق مع نشاط الدولة، او الربط بحاجات الواقع ، او وضع الثقافة في خدمة المجتمع ، الى آخر التعابير المتداول استعمالها في هذا الصدد . وزيادة في التوضيح لا بد من ضرب مثال على ذلك : فعندما تعقد ندوة عن دور التربية والتعليم في الوحدة العربية يجب ان يكون هدفها الاساسي تقديم مقترحات تستفيد منها وزارات التربية والتعليم في البلاد العربية في عملية توحيد المناهج ، كتحديد مواد بعض الكتب ، او حتى تأليف كتب لهذا الغرض . وعندما تعقد ندوة عن المواصلات في البلاد العربية مثلاً نرى ان يتمخض عنها مقترحات لمشاريع محددة لتحقيق اتصال افضل بين الطرق البرية الموجودة حالياً في البلاد العربية وتحديد مواصفات تلك الطرق وكيفية تنفيذها والوسائل المالية الضرورية لذلك وكيفية توفيرها وهكذا. وبعبارة اخرى ، اذا كان النشاط الدراسي والبحوث ضرورياً في عمل المؤسسات الموجودة ، خاصة الاتحادات الشعبية النوعية ، فإن ذلك النشاط من أجل ان يكون اكثر فائدة ومتجهاً صوب الهدف، عليه أن يرتبط بصورة وثيقة بعملية تغيير الوضع العربي مادياً اي لخدمة عملية التغيير الذي تتوخاه الخطوات غير المباشرة صوب الوحدة ، ولا يبقى في حدود العموميات التي لا تقربنا من التنفيذ . كما أن هذه المؤسسات ليست افضل القنوات للبحث النظري العام المشدود لتنمية المعرفة البشرية . وبذلك يتحقق ربط تنسيقي بين المنظمات الرسمية المتخصصة وبين الاتحادات الشعبية المتخصصة فتكمل احداها الأخرى وتنفتح قناة الانسياب بينها .

وهناك جانب نفسي لهذا الموضوع يتطلب الاهتمام . والجانب النفسي المقصود مصدره منبعان : **الأول** : انعكاس الوضع السياسي العربي غير الملائم لعملية التوحيد بكل ما ينطوي عليه من تنافر واحباط وفشل في الخطوات السياسية التي اتخذت ، او اعلن عن النية بأن تتخذ . **والمنبع الثاني** : هو العقبات التي تواجه الخطوات غير المباشرة نفسها . فالعمل العربي المشترك في المجالات غير المباشرة لم يكن خالياً من حالات الفشل او المصاعب ، فقد كانت كمية التنفيذ في بعض الحالات قليلة لا تتناسب مع الحد الادنى للمعقول ، وفي حالات اخرى اعترضت تلك الخطوات او المشاريع اوضاع سلبية كهبوط الكفاية او الفساد الاداري او الاخطاء الفنية الكبيرة او الارتداد الرسمي العلني والضمني . ومن مجموع هذه العوامل

السلبية تشكل وضعا نفسيا هابطا نسبياً إزاء هذا النشاط الذي انعكس بحالات متعددة، كنقص الثقة، او فتور الحماسة او التردد . إن هذا الوضع النفسي غير الملائم لا بد من معالجته .

إن مقاومة وضع نفسي سلبي واحلال وضع نفسي ايجابي في مكانه عملية تدخل فيها عوامل عديدة ، ولها متطلبات لا يصعب معرفتها ، كما أننا لسنا في صدد بحثها بالتفصيل . ولكن هناك قضية مهمة واحدة من المفيد التنويه بها في هذا الصدد هي توفير المعلومات عن العمل العربي المشترك المقصود . فمن دون شك هناك نقص كبير في المعلومات عن هذه الجوانب من حياة المجتمع العربي عموماً لاسباب قد يكون من اهمها كونها لا تتعلق بالسياسة . فالرأي العام العربي لا يزال مشدوداً للامور السياسية ويعيرها الاهمية الاولى ولكن على حساب الامور الاخرى غير السياسية ، وبنظري ان هذا النوع من توزع الاهتمام لا يمثل - كما قد يظن البعض - ميلاً ايجابياً ، بل هو على العكس من ذلك مظهر من مظاهر التخلف والفهم الخاطىء للسياسة وللتطور الاجتماعي عموماً . وقد نتج عن هذا الوضع الذهني العام ، وعن هذا الاتجاه الخاطىء ، ان اصبحت وسائل الاعلام نفسها تسير في هذا الاتجاه . فهي الاخرى تعير الامور السياسية اهمية كبيرة ليس بجانب الاهتمام بالامور غير السياسية بل على حسابها . اتذكر انني عندما كنت طالباً قرأت مرة كراساً عما تم انجازه من اعمال في المجال الثقافي بين البلاد العربية ، وقد هالني ما قرأت من امور مهمة كثيرة لم اكن اعرف عنها شيئاً أنا المواطن الذي اهتم بالشؤون العربية العامة واتابعها . إن الذي يسمع ويقرأ وسائل الاعلام العربية ويقارنها بوسائل الاعلام في البلدان المتقدمة من حيث الاهمية التي توليها للاخبار الاقتصادية والثقافية والاجتماعية والعلمية والفنية والدينية والعسكرية والعمرانية ومختلف الشؤون الاخرى غير السياسية ، يجد ان الفارق كبير جداً . ولعل من احسن الامثلة على ذلك ان ما يعرفه الرأي العام العربي الآن عن مقررات مؤتمر القمة العربي الذي عقد عام ١٩٨٠ في المجال الاقتصادي قليل جداً . ويصح الشيء نفسه على نشاط مؤسسات العمل العربي المشترك بنوعيها الرسمي والشعبي . إن نشر المعلومات التفصيلية وايصالها لجماهير الشعب وتحويلها من معلومات خاصة الى معلومات عامة سيكون له اثر مهم في معالجة الوضع النفسي السلبي الذي اشرنا اليه . ويجب الا يتبادر للذهن ان الوضع النفسي السلبي هذا مقصور على الجماهير ، بل هو موجود ايضاً في دائرة المسؤولين العرب انفسهم لذلك فمعالجته امر مهم ليس من حيث الرأي العام بل فيما يتعلق بموقف بعض المسؤولين انفسهم من الخطوات غير المباشرة التي تطرح للبحث واتخاذ القرار في المؤسسات العربية .

- ٦ -

من كل ما ذكر نستطيع ان نتوصل من نقاط التلخيص والاستنتاج كما يلي :

اولاً : إن وسائل تحقيق الوحدة العربية غير مقصورة على الوسائل المباشرة ، بل هناك وسائل غير مباشرة بامكانها أن تكون فعالة على الامد الطويل ، وذلك عن طريق تكوين حد

ادنى من التعاون العربي يرتفع باستمرار مع التقدم الذي يتحقق في هذا المجال . إن شبكةمن المؤسسات الرسمية والشعبية موجودة الآن تشكل بمجموعها وسيلة متاحة لتعاون بنّاء بالامكان بذل جهد جدي جديد من اجل استخدامها لتحقيق المزيد من العمل المشترك. وهذا الجهاز الموجود حالياً بحاجة الى ان ترتفع كفايته وتعالج اخطاؤه ، ويمكن أن يتم ذلك ضمن الشرعية الموجودة .

ثانياً : لعل اهم ما يساعد على زيادة النشاط في مجال هذه الوسائل غير المباشرة هو نمو العقلانية في بحث هذه الامور والخطوة الرئيسية في هذا المجال هي أن نعزل هذا النوع من النشاط عن العواطف والانفعالات المتأتية عن العلاقات السياسية العربية ، اي تحييدها عن العوامل السياسية . ومجرد الحديث عن هذا الموضوع مفيد ، والاهتمام بنشر المعلومات وبالبحث العلمي واستخدام لغة الارقام كذلك مفيد ، ولكن ضرب المثال الجيد اكثر فائدة .

ثالثاً : وكما أن المنظمات الحكومية المتخصصة مهمة في هذا المجال كذلك المنظمات الشعبية ، اي الاتحادات ، مهمة . فالوحدة العربية لا تحققها الا ارادة الامة ، وارادة الامة لا تتجسد في السلطة السياسية وحدها بل في المنظمات الشعبية ايضاً . إن هذه المنظمات ذات فائدة كبيرة . فهي مجال مهيأ للقيام بجزء مهم من النشاط الثقافي المتصل بالبرامج العملية للحكومات . وهي وسيلة جيدة لاتصال قطاعات مهمة من الشعب في مختلف الاقطار العربية . ولا يقل عن ذلك اهمية ، انها توفر الفرص للمثقفين العرب للالتقاء والتفاهم وبحث الامور العامة . وقد كانت الحصيلة الصافية لعمل هذه المؤسسات ايجابية .

رابعاً : لا بد من الانتباه للعامل النفسي سلباً وايجاباً . فهذا النوع من النشاط غالباً ما يتعلق بامور مادية غير سياسية واثره بعيد المدى وغير مثير بالاضافة الى انه يعمل تحت تأثير الظروف السياسية غير المشجعة . لذلك لا بد من مغالبة هذا الوضع حتى يتم كسر الحلقة المفرغة وينعكس التيار، عندها يتحول العامل النفسي من سلبي عائق الى ايجابي مساعد .

خامساً : ولعل من اهم الامور العملية التي يجب ملاحظتها هو أن يتركز هذا النشاط على اساس عملي تجريبي بعيد عن الافكار المسبقة ، فلا نحدد نطاقه بتوقعاتنا لمن سيقبل ومن سيرفض ، ولا نضع شروطاً لمن يشارك او لا يشارك فيه . صحيح ان الانظمة الوحدوية الاتجاه هي التي نتوقع اولاً مشاركتها قبل غيرها وهي المؤهلة قبل غيرها لتلك المشاركة ، ولكن الاتجاه القومي لا يتطابق مع الاعلان عن ذلك . كما أن الاتجاه القومي قد لا يكون في نقطة البداية بل قد يتكون بعد ذلك . والعمل العربي المشترك يجب ان يكون مفتوحاً للجميع ، لمن يريد المشاركة مهما كانت الدوافع، ومهما كانت الحدود التي يقف عندها . وعملية تكوين نسيج قومي بين الاقطار العربية عملية مفيدة بغض النظر عن تلك الاعتبارات .

سادساً : كل ذلك يوصلنا الى الاستنتاج المهم الا وهو اننا منذ البداية اطلقنا على هذا

النشاط عبارة غير المباشر . لذلك فهو ليس بديلاً عن العمل المباشر للوحدة العربية ولا يغني عنه ، ويجب الا نتوقع انه وحده كفيل بتحقيقها . يجب ان يكون واضحاً بذهن المناضلين من اجل الوحدة العربية ان هذا الهدف القومي الكبير لا يتحقق بوسائل غير مباشرة بصورة تلقائية . ولن يكون تحصيل حاصل هذا النوع من النشاط بل له نضاله المباشر القائم بذاته ، والقائم اساساً على الارادة السياسية لتغيير الواقع . لذلك فكل ما يراد قوله في هذا المجال هو أن الوسائل غير المباشرة يجب الا تغفل بغض النظر عما هو عليه الوضع في الجبهة السياسية .

سابعاً : إن جلب الانتباه لهذا الموضوع مهم، فالمعلومات العامة عما تم وما يمكن تحقيقه في هذا المجال كما قلنا مفيدة . كما أن ظروفاً مواتية قد سنحت الآن لزيادة النشاط في هذا المجال علينا الاستفادة منها . وعملية جلب الانتباه تحتاج الى زيادة الاعلام بالوسائل المتاحة ، ولكن لا يقل اهمية عن ذلك ان الظرف الحالي يشهد جهدا لاعادة تنظيم هذا العمل ضمن الجامعة العربية . إنه فرصة جيدة لمزيد من جلب الانتباه العام موجودة الآن . ولكن هل يعني ذلك التقليل من دور الاتحادات الشعبية المتخصصة في عملية جلب الانتباه العام ؟ الجواب قطعاً لا . إن الوضع في مجال العمل المباشر لتحقيق الوحدة العربية سلبي الآن ، ولكنه ليس كذلك نسبياً في مجال الوسائل غير المباشرة .

البيــان الختـــامي

في ضوء التوجهات القومية للمؤسسات والاتحادات والمنظمات العربية للنقل والمواصلات، وما تتطلبه المرحلة الحاضرة من نضال الامة العربية ومن مهمات على طريق نضالها ضد الاستعمار والصهيونية واعداء الامة، نظم مركز دراسات الوحدة العربية ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية ونقابة المهندسين العراقيين، ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب بين ١٢ و١٤ ايلول / سبتمبر ١٩٨١.

وقد افتتحت الندوة بكلمات رؤساء الجهات المنظمة للندوة عرضوا فيها الاهمية الكبيرة التي تؤديها المواصلات في هذه المرحلة، واستغرقت خمس جلسات على مدى ثلاثة ايام، نوقش خلالها خمسة عشر بحثاً وثمانية تعليقات عرضت لموضوعات مختلفة تناولت شبكات الطرق البرية في الوطن العربي، والمواصلات البحرية والجوية، والاتصالات واهمية المواصلات، والنظام القانوني للملاحة في المضايق العربية، وأثر قيام الكيان الصهيوني والمشاريع التي يقوم بتنفيذها في المواصلات، والوسائل غير المباشرة لتحقيق الوحدة العربية.

وقد أجمعت البحوث على ان المواصلات في الوطن العربي سبيل مهم من سبل التوحيد العربي اذ مهدت وسائل الاتصال منذ فجر التاريخ لهذا التقارب فكانت قناة من قنوات تبادل المصالح لنقل المواطنين وايصال البضائع. كما كانت حافزاً من حوافز الاستمرار في توثيق العلاقات القومية والانسانية. واوضحت الابحاث ان المواصلات عامل مساعد مهم لتحقيق الوحدة، هدف الجماهير في جميع ارجاء الوطن العربي.

وفي اطار هذه البحوث والتعليقات والمناقشات يمكن تحديد ابرز الاتجاهات والتوصيات التي ظهرت في الندوة على الوجه التالي:

اولاً : النقل البري بالطرق والسكك الحديد

١ ـ التنسيق والتخطيط بين اقطار الوطن العربي لتحقيق تنمية سليمة في قطاع النقل من خلال تنظيم مؤسسي يتابع المراحل الاساسية في العملية ، ويأخذ بنظام موحد لتبيان انواع الطرق والجسور والقناطر ، وتصميمها ومواصفاتها الفنية ، وانشائها وتحديد ابعادها ، والسرعة المسموح بها ، وتوفير مستلزمات الحركة فيها من محطات وقود ودور استراحة وورش تصليح .

٢ ـ اجراء المسوح الدقيقة والموسمية للطرق وحركة السير عليها ، وبخاصة الرئيسية منها ، مع تفصيل مناسب يبين عدد المركبات وانواعها ، والتركيز على نقاط البداية والنهاية ، والنقاط الحيوية منها ، عن طريق الاحصاءات والبيانات المعتمدة وفق نماذج ومقاييس موحدة لمختلف اقطار الوطن العربي وصولاً الى شبكة متكاملة تيسر وسائل الاتصال .

٣ ـ تسهيل عمليات المرور التي تستهلك وقتاً طويلاً وجهداً ضائعاً يعرقل حركة النقل الدولي ، ويضر بمصلحة بلدان المنطقة منفردة ومجتمعة ، ومحاولة تخفيف الاجراءات وتوفير التسهيلات التي تؤمن للمسافرين الراحة ، ووضع نظام موحد يمكن الالتزام به في تيسير هذه الجوانب بما يكفل انسياب المسافرين والبضائع .

٤ ـ توفير الخرائط الصحيحة الحديثة للطرق البرية، والمعلومات التي تمكن المواطن العربي من معرفة وطنه والوقوف على وسائل الاتصال بابناء شعبه ، عن طريق اعداد معجم عربي موحد لمواقع المدن العربية والاقسام الادارية والمقاطعات والوحدات الجغرافية بشكل مفصل .

٥ ـ توحيد علامات المرور بين الاقطار العربية ، واعتماد تسميات وارقام محددة لانواع الطرق باعتبارها مظهراً من مظاهر وحدة انظمة النقل في الوطن العربي .

ثانياً : النقل البحري

١ ـ وضع استراتيجية بحرية عربية تضمن زيادة مساهمة الاقطار العربية في السيطرة على حركة تجارتها الخارجية ، بموجب ما توفره الاتفاقات الدولية الخاصة بالنقل البحري ، وبما لا يتعارض مع السيادة القومية .

٢ ـ وضع سياسة قطرية وقومية عربية لدعم الاسطول البحري العربي، وتوفير مستلزمات النمو لهذا الاسطول .

٣ ـ دعم الجهود المبذولة لربط الموانىء العربية بخطوط ملاحية منتظمة تساهم في تنشيط التبادل التجاري بين الاقطار العربية .

٤ ـ تبني الاقطار العربية النظام المقترح في مشروع اتفاقية قانون البحار عن الملاحة في المضايق

الدولية ، لأنه يضمن قدراً كافياً من الحرية لمرور السفن العربية وغيرها ـ عدا سفن العدو الصهيوني ـ في المضايق الدولية .

٥ ـ تأكيد الحق العربي في استرجاع الجزر العربية الثلاث ، وضمان سلامة الملاحة العربية في مضيق هرمز .

٦ ـ اعتبار منطقة الجزر التي تلي مضيق هرمز مباشرة داخل الخليج العربي جزءاً متمماً للمضيق من حيث نظام الملاحة .

٧ ـ بناء القوة الذاتية العربية للوقوف بوجه الاعتداءات والاطماع والتصرفات اللاقانونية التي تُمارس ضد أمن وسيادة الامة العربية وضد حرية الملاحة في منطقة الخليج العربي، وتوفير القدرة على حماية الاساطيل العربية التجارية .

ثالثاً : النقل الجوي

١ ـ الدعوة الى اعتبار النقل الجوي الى القطاعات العربية نقلاً داخلياً مستقلاً عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي فيما يتعلق بآلية تحديد الاجور والاسعار ، ودعوة الحكومات العربية الى تشجيع هذه الخطوة عن طريق رفع القيود المفروضة على حقوق النقل في هذه القطاعات ، وخفض او الغاء رسوم الطيران بهدف خفض الاسعار .

٢ ـ تشجيع اسلوب التشغيل المشترك بين شركات الطيران العربية على الّا يكون ذلك هدفاً بل وسيلة للوصول الى تأسيس شركة طيران عربية موحدة .

٣ ـ دعوة شركات الطيران العربية الى تطوير شحن البضائع جواً ، وتشجيع تأسيس شركة عربية خاصة به للتمكن من مسايرة الحاجات المتزايدة ، والمساهمة في حركة التبادلات التجارية بين الاقطار العربية .

٤ ـ دعوة شركات الطيران العربية من خلال الاتحاد العربي للنقل الجوي الى انشاء مراكز متخصصة للصيانة وتخزين قطع الغيار ، والتدريب في بقع جغرافية مختارة من الوطن العربي بهدف الاكتفاء الذاتي في هذا المجال وضمان استمرار تشغيل الاساطيل في اثناء الطوارىء والأزمات .

رابعاً : الاتصالات السلكية واللاسلكية

١ ـ انشاء مشاريع للكابلات البحرية لربط اقطار المشرق العربي بالمغرب العربي عبر البحر المتوسط والبحر الاحمر ، لتجاوز ثغرة وجود الكيان الصهيوني ، ولتكون رديفاً للاتصالات عبر الاقمار الصناعية التي بوشر بتنفيذها .

٢ ـ دعوة الاقطار العربية الى الالتزام باستخدام التلكس ذي الحروف العربية بدل اللاتينية لتيسير هذه الخدمة بلغة المواطن العربي .

٣ ـ دعوة الاقطار العربية الى انشاء المحطات الارضية لضمان حسن استخدام القمر الصناعي العربي .

خامساً : توصيات عامة

١ ـ وضع خطط تنفيذ شبكات الطرق والسكك وتطوير الموانىء والمطارات والنقل البحري والجوي والاتصالات السلكية واللاسلكية وفق استراتيجية عربية موحدة .

٢ ـ دعوة الاتحادات العربية والنوعية والمنظمات المعنية الى عقد ندوات متخصصة بموضوع النقل والمواصلات .

٣ ـ عدم تقويم مشاريع النقل والمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية البرية من وجهة نظر الجدوى الاقتصادية للمشروع فقط ، لان حصرها في مجال التكلفة الاقتصادية يفقدها عناصر حيوية لها مساس مباشر بالمصلحة المشتركة بين ابناء الشعب العربي الواحد .

٤ ـ دعم صناديق التمويل وزيادة رؤ وس اموالها لتذليل الصعوبات التي تعترض تنفيذ مشاريع النقل والمواصلات في الوطن العربي .

٥ ـ ايجاد جهاز عربي مركزي للنقل والمواصلات تتفرع عنه هيئات متخصصة للابحاث والدراسات والمعلومات والاحصاءات ، والتنسيق لتسهيل مهمة وضع الخطط وتصميم وتنفيذ المشاريع القطرية والقومية وفق اسس علمية .

٦ ـ دعوة اجهزة السياحة والاعلام للتنسيق مع الاجهزة المعنية بتشجيع السياحة العربية الداخلية واصدار الخرائط والنشريات والارشادات التي تساعد المواطن العربي على معرفة وطنه والاهتمام بتطوير خدمات المسافرين لتوفير سبل الراحة والسلامة لهم .

٧ ـ دعوة الجامعات العربية الى تدريس مادة المواصلات العربية ضمن مناهجها التدريسية .

٨ ـ الدعوة الى قيام صناعات عربية تخدم انشطة قطاع النقل والمواصلات .

٩ ـ تعريب الملاكات العاملة في الموانىء والمطارات وشركات النقل .

١٠ ـ تهيئة الملاكات العربية الضرورية لتشغيل وادارة مرافق النقل والمواصلات في البلاد العربية .

وتود الجهات المنظمة للندوة ان تسجل شكرها للمؤ سسات والاتحادات العربية التي ساهمت في ندوتها ، وتخص بالشكر الأمانة العامة للجامعة العربية التي شاركت ببحث واوفدت ممثلاً

عنها ، والصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي الذي شارك ببحثين وحضور ممثلين عنه ، ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية الذي ساهم ببحثين وارسل ممثلاً عنه ، واللجنة الاقتصادية لغرب آسيا التابعة للامم المتحدة التي قدمت بحثاً وارسلت ممثلاً لحضور الندوة .

ولا بد من تقديم الشكر لاتحاد المهندسين الفلسطينيين ، والاتحاد العربي للناقلين البحريين ، والاتحاد العربي للنقل البري لتلبيتهم الدعوة وحضورهم من خارج القطر . كما تشكر المؤسسات والاتحادات العربية التي اوفدت مندوبين عنها لحضور الجلسات ومناقشة البحوث ، والمساهمين في المنظمات والمؤسسات والاتحادات والنقابات ، والباحثين والمعلقين والمساهمين في المناقشة ، الحضور ، والذين ساهموا في اخراجها ، لما قدموه من مشاركات علمية نافعة .

فهـــرس عـــام

(ب)

(ت)

(ث)

(ج)

(ح)

(خ)

(د)

(ر)

(ز)

(س)

(ش)

(ص)

(ط)

(ع)

(غ)

(ف)

(ق)

(ك)

(ل)

(م)

(هـ)

(و)

(ي)



من منشورات
مركز دراسات الوحدة العربية

سلسلة التراث القومي:

الاعمال القومية لساطع الحصري

■ آراء واحاديث في الوطنية والقومية (١) . . . طبعة ثانية (١٠٨ ص ـ ٢٢ ل.ل. / ٤ $)

■ احاديث في التربية والاجتماع (٢) . . . طبعة ثانية (٣٠٨ ص ـ ٦٠ ل.ل. / ١٠ $)

■ صفحات من الماضي القريب (٣) . . . طبعة ثانية (٨٠ ص ـ ١٦ ل.ل. / ٣ $)

■ العروبة بين دعاتها ومعارضيها (٤) . . . طبعة ثانية (١٣٦ ص ـ ٢٨ ل.ل. / ٥ $)

■ محاضرات في نشوء الفكرة القومية (٥) . . . طبعة ثانية (١٧٢ ص ـ ٣٨ ل.ل. / ٦ $)

■ آراء واحاديث في العلم والاخلاق والثقافة (٦) . . . طبعة ثانية (١٨٠ ص ـ ٤٠ ل.ل. / ٦ $)

■ آراء واحاديث في القومية العربية (٧) . . . طبعة ثانية (١٠٤ ص ـ ٢٠ ل.ل. / ٤ $)

■ آراء واحاديث في التاريخ والاجتماع (٨) . . . طبعة ثانية (١٨٤ ص ـ ٣٨ ل.ل. / ٥ $)

■ العروبة اولاً! (٩) . . . طبعة ثانية (١٣٦ ص ـ ٢٨ ل.ل. / ٤ $)

■ دفاع عن العروبة (١٠) . . . طبعة ثانية (١٢٤ ص ـ ٢٨ ل.ل. / ٤ $)

■ في اللغة والادب وعلاقتهما بالقومية (١١) . . . طبعة ثانية (١٦٠ ص ـ ٣٦ ل.ل. / ٥ $)

■ حول الوحدة الثقافية العربية (١٢) . . . طبعة ثانية (٨٤ ص ـ ١٨ ل.ل. / ٣ $)

■ ما هي القومية؟ (١٣) . . . طبعة ثانية (٢١٢ ص ـ ٤٦ ل.ل. / ٨ $)

■ حول القومية العربية (١٤) (٢٧٣ ص ـ ٥٤ ل.ل. / ١١ $)

■ الاقليمية، جذورها وبذورها (١٥) (٢٠٤ ص ـ ٤٠ ل.ل. / ٨ $)

■ ثقافتنا في جامعة الدول العربية (١٦) (١٥٨ ص ـ ٣٤ ل.ل. / ٧ $)

■ ابحاث مختارة في القومية العربية (١٧) (٤٦٤ ص ـ ٩٨ ل.ل. / ٢٠ $)

***

■ تهيئة الانسان العربي للعطاء العلمي (٥٤٨ ص ـ ١٣٦ ل.ل. / ١٤ $) . . . . ندوة فكرية

■ موقف فرنسا وألمانيا وإيطاليا من الوحدة العربية ١٩١٩ ـ ١٩٤٥
(٥٤٠ ص ـ ١٢٤ ل.ل. / ١٢ $) . . . . د. علي محافظة

■ التصحّر في الوطن العربي (١٧٦ ص ـ ٤٠ ل.ل./ ٤ $) . . . . د. محمد رضوان خولي

■ كيف يصنع القرار في الوطن العربي (٢٦٠ ص ـ ٦٠ ل.ل. / ٦ $) . . . . د. ابراهيم سعد الدين واخرون

■ نحو استراتيجية بديلة للتنمية الشاملة (١٩٦ ص ـ ٤٤ ل.ل. / ٤ $) . . . . د. علي خليفة الكواري

■ الفلسفة في الوطن العربي المعاصر (٣٣٦ ص ـ ٧٨ ل.ل. / ٨ $) . . . . ندوة فكرية

■ السياسات التكنولوجية في الاقطار العربية (٥٢٨ ص ـ ١٢٢ ل.ل. / ١٢ $) . . . . ندوة فكرية

■ التراث وتحديات العصر في الوطن العربي (الاصالة والمعاصرة)
(٨٧٢ ص ـ ٢٠٦ ل.ل. / ٢١ $) . . . . ندوة فكرية

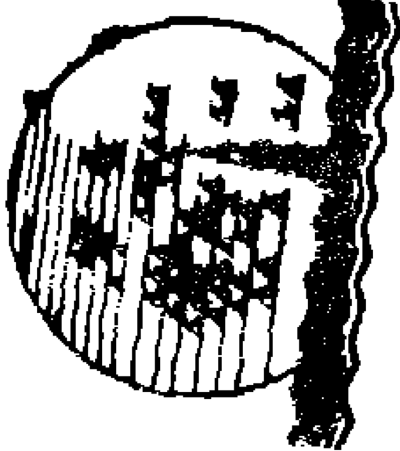
■ صناعة الانشاءات العربية (٣٩٢ ص ـ ٩٠ ل.ل. / ٩ $) . . . . د. انطوان زحلان

■ الاعلام العربي المشترك: دراسة في الاعلام الدولي العربي
(١٦٤ ص ـ ٣٢ ل.ل. / ٦ $) . . . . د. راسم محمد الجمال

■ صورة العرب في صحافة المانيا الاتحادية
(سلسلة اطروحات الدكتوراه (٨)) (٢٢٠ ص ـ ٣٤ ل.ل. / ٧ $) . . . . د. سامي مسلّم

■ ازمة الديمقراطية في الوطن العربي (٩٢٨ ص ـ ١٩٨ ل.ل. / ٢٨ $) . . . . ندوة فكرية

■ التنمية العربية: الواقع الراهن والمستقبل . . . طبعة ثانية (سلسلة كتب المستقبل العربي (٦))
(٣٦٠ ص ـ ٧٨ ل.ل. / ١٠$) . . . . مجموعة من الباحثين



هذا الكتاب

يحتوي هذا الكتاب حصيلة وقائع ندوة « المواصلات في الوطن العربي » ، وهي الندوة التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ، ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية ، وانعقدت في بغداد خلال الفترة من ١٢ ـ ١٤ ايلول / سبتمبر ١٩٨١ .

يهتم هذا الكتاب بجانب مادي مهم من جوانب حياة المجتمع العربي هو المواصلات التي لا يرقى لاهميتها شك في تحقيق التفاعل بين ابناء الامة العربية ، وتقوية الاقتصاد العربي ، ودعم المجهود الحربي . صحيح ان المواصلات هي في النهاية عامل مساعد في تحقيق الوحدة ، الا ان هذا العامل يتسم بأنه عامل موضوعي من شأنه تكوين اطار مادي يدفع في اتجاه التوحيد في جميع الاحوال ، اي سواء أكانت ميول الوحدة العربية في مد ، ام كانت في جزر .

يتميز الكتاب ـ من خلال بحث الجوانب المتعددة لشؤون المواصلات في الوطن العربي ـ بشموليته ، ونأمل ان يكون وضعه بين يدي القارىء العربي حافزاً لمضاعفة العمل لازالة الحواجز بين اقطار الوطن العربي ، وتيسير حرية التنقل للمواطنين العرب في وطنهم الواحد .

الطبعة الثانية

الثمن : ٨٨ ل.ل.
او ما يعادلها

مركز دراسات الوحدة العربية

بناية « سادات تاور » شارع ليون
ص . ب . : ٦٠٠١ ـ ١١٣ بيروت ـ لبنان
تلفون : ٨٠١٥٨٢ ـ ٨٠١٥٨٧ ـ ٨٠٢٢٣٤
برقياً : « مرعربي »
تلكس : ٢٣١١٤ مارابي